SKRZYDLATA POLSKA

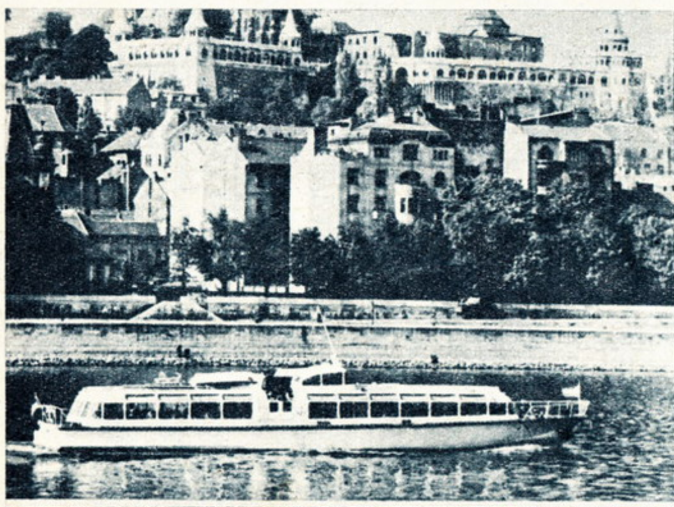


NR 36 (583) ● 9. IX. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł

Wrzesień jest tradycyjnym miesiącem budowy Warszawy. Największym obecnie przedsięwzięciem lotniczej Stolicy jest budowa Międzynarodowego Portu Lotniczego na Okęciu. Okęcie, jakiego jeszcze nie znamy – to właśnie tytuł artykułu zamieszczonego na stronach 4 i 5.

Nasze zdjęcia przedstawiają: Makietę przyszłego dworca lotniczego w Warszawie oraz fragment rozpoczętej już budowy lotniska na Okęciu.

Zdjęcia: DANUTA SŁYK i MIECZYSŁAW RZESZOWSKI.





Okolicznościowa pocztówka wydana z okazji II Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobacji.

na pierwsze miejsce przed zawodnikami Związku Radzieckiego.

OCENA ZAWODNIKÓW

Jerzy Leszek, trener i kierownik ekipy nie ma za słabe wyniki żadnego żalu do zawodników. Dali z siebie wszystko. Zwyciężyli lepsi. Oceniając poszczególnych zawodników mówi: **Stanisław Kasperek** — zawsze był słabszy w akrobacji obowiązkowej, a lepszy w dowolnej. Za mało miał czasu by dojść na nowych samolotach do normalnego poziomu, by pokazać to na co go rzeczywiście stać. Odczuł mocno trudne warunki i upał. **Stanisław Ackerman** — latał nierówno. Po dwóch świetnych startach w akrobacji obowiązkowej o wiele słabiej poleciał w akrobacji dowolnej. Stąd utrata szans na finał. **Michał Wiland i Jerzy Wikło** — przygotowywani na ewentualny sukces drużynowy, latali nie błyskotliwie, ale równo. W akrobacji dowolnej mieli wiązanki łatwe i „tanie" punktowo. Przyjechali na mistrzostwa po naukę. **Stefan Studencki** — latał dobrze, ale pechowo. Zły kierunek wykonywania zakrętu „na plecach" w pierwszej konkurencji, zepchnął go na dalekie miejsce, bez większych szans na poprawę pozycji.

CZY WARTO BYŁO STARTOWAĆ?

Inne pytania to — czy warto było startować w tej imprezie? Duży wysiłek organizacyjny i sportowy włożony w przygotowanie się do mistrzostw, mimo ostatecznie słabych wyników nie poszedł chyba na marne. W sporcie musi ktoś przegrać. Tym razem przegrali Polacy.

Wszyscy, piloci i kierownictwo naocznie się przekonali, ile i czego trzeba wymagać od samolotu i zawodnika. Jeśli ta nauka nie pójdzie w las, jeśli zostanie spożytkowana do jak najlepszego przygotowania ekipy na następne mistrzostwa świata (na ich organizację ma szansę i Polska), można śmiało odpowiedzieć na powyższe pytanie: warto i trzeba było startować.

POLSKI SAMOLOT AKROBACYJNY?

Koniec budapeszteńskich mistrzostw powinien być jednak jednocześnie początkiem przygotowań do III Mistrzostw Świata w Akrobacji Samolotowej. Już teraz generalnym wnioskiem jest przygotowanie odpowiednich samolotów, które jednak w dużej mierze decydują o ostatecznych wynikach. I tak — według wypowiedzi Jerzego Leszka — należy jak najszybciej zakupić w Czechosłowacji dwa samoloty Zlin-226 „Akrobat". Jednocześnie rozpisać konkurs w „Skrzydlatej Polsce" na samolot akrobacyjny i ewentualnie zbudować pięć takich samolotów. Samolot powinien być lekki, prosty z bardzo dużym zapasem mocy, z najprostszym oprzyrządowaniem: wystarczy prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr, lekka busola i nieodzowne wskaźniki pracy silnika. Podwozie stałe. Ciężar samolotu nie powinien przekraczać 400 kG. Silnik co najmniej 180 KM z bezwładnościowym (sterowanym odśrodkowo) nastawnym śmigłem.

JAK SIĘ PRZYGOTOWYWAĆ

Jeśli chodzi o przygotowanie zawodników, należy do reprezentacyjnej piątki dokooptować takich pilotów jak Wasil z Mielca, Kujawski z Rzeszowa, Siedlecki z Jeleniej Góry (duże talenty), Feliks Działo z Kielc plus jeszcze jeden zawodnik.

Z tą dziesiątką przeprowadzać od tej chwili i przez cały 1963 rok co najmniej raz na kwartał krótkie pięciodniowe zgrupowania i trenować poczynając od pojedyńczych figur. Do perfekcji opanować takie figury jak przewroty, beczki autorotacyjne i zwykłe z wyprowadzeniem na kierunek, beczki w pionie zakończone przewrotem i cały szereg innych figur.

Żeby jednak zacząć realizację tego planu trzeba kupić co najmniej dwa wspomniane tu samoloty Zlin-226 „Akrobat", a w międzyczasie robić polski samolot akrobacyjny.

Praktyka dowiodła, że samolot seryjny niewiele może zdziałać na imprezie tej rangi co mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej.

HENRYK KUCHARSKI

WYNIKI II SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA W AKROBACJI

Indywidualne:

1. Józef Toth (Węgry — 6 207,1 pkt
2. W. I. Łojczikow ,ZSRR) — 6 188,3 pkt
3. Hulka (Czechosłowacja) — 6 172,5 pkt
4. Bezak (Czechosłowacja) — 6 102,2 pkt
5. Parsons (USA) — 6 091,3 pkt
6. Katona (Węgry) — 5 955,4 pkt
7. Piskunow (ZSRR) — 5 957,0 pkt
8. Fejes (Węgry) — 5 938,6 pkt
9. Wasienko (ZSRR) — 5 648,3 pkt
10. Owsiankin (ZSRR) — 5 478,7 pkt
20. Ackerman (Polska) — 2 368,5 pkt
22. Wiland (Polska) — 2 252,9 pkt
24. Wikło (Polska) — 2 191,6 pkt
28. Studencki (Polska) — 1 919,2 pkt

Uwaga: Pierwsza dziesiątka zdobyła dodatkową liczbę punktów w finale.

Wyniki drużynowe:

1. Węgry — 18 101,1 pkt
2. Związek Radziecki — 17 788,6 pkt
3. Czechosłowacja — 14 848,0 pkt
4. USA — 10 769,4 pkt
5. NRD — 7 138,3 pkt
6. Polska — 6 824,3 pkt

POD „PARASOLEM" W USA

Dnia 12 sierpnia br., w miejscowości Orange stan Massachusetts, USA, nastąpiło uroczyste otwarcie VI Spadochronowych Mistrzostw Świata. Na 25 zgłoszonych państw — przybyli zawodnicy z 24 krajów, a mianowicie: Australii, Austrii, Belgii, Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Hiszpanii, Holandii, Indii, Irlandii, Izraela, Japonii, Jugosławii, Kanady, Nowej Zelandii, NRF, Polski, Południowej Korei, Rumunii, Szwajcarii, Szwecji, USA, Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego. Jest to, jak do tej pory, niespotykana liczba uczestniczących państw, reprezentowanych przez ponad 220 zawodników.

Z przyczyn niezależnych od organizatorów mistrzostw, zawody rozpoczęły się z czterodniowym opóźnieniem. Pierwszą konkurencją były skoki z wysokości 1000 m z dziesięciosekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, na celność lądowania. Wśród mężczyzn w skokach tych triumfował Francuz Girard Treves. A oto wyniki niektórych skoczków: Loy Brydon (USA) — 1 m; Treves (Francja) — 1,15 m, R.D. Wilson (Anglia) — 1,62 m, Henry Daryl (Kanada) — 1,86 m, Vaclav Klima (CSRS) — 2,05 m. Natomiast wśród kobiet najlepsze wyniki uzyskała Carlin Olson (USA) — 1,97 m. Inne zawodniczki miały następujące wyniki: Zárybnická (CSRS) — 2,35 m, Bergen (Kanada) — 2,67 m; nasza zawodniczka Antonina Chmielarczyk uzyskała wynik 4,32 m.

W klasyfikacji drużynowej mężczyzn prowadziła Czechosłowacja, przed USA, Kanadą i Bułgarią. W klasyfikacji drużynowej kobiet na pierwszym miejscu znajdowały się USA, przed przed Bułgarią i ZSRR.

Z kolei przeprowadzono skoki grupowe, które umocniły czołowe pozycje do tej pory prowadzących państw.



Czołowy skoczek USA Jacques Istel, organizator współczesnego amerykańskiego sportu spadochronowego

Nasi zawodnicy wypadli niestety słabo, natomiast nasze spadochroniarki wywalczyły drugie miejsce, a więc zdobyły wicemistrzostwo w tej konkurencji. Pierwsze miejsce i tytuł mistrzowski w tej konkurencji przypadł w udziale Amerykankom.

W chwili zamknięcia numeru, a więc 27 sierpnia br, nasze zawodniczki znajdowały się na piątym miejscu po USA, Czechosłowacji, Bułgarii i Związku Radzieckim. Jeśli chodzi o naszych zawodników, to zajmowali oni jedenaste miejsce po Czechosłowacji, USA, Bułgarii i Związku Radzieckim.

Przypominamy, że program mistrzostw przewiduje rozegranie pięciu konkurencji. (m)

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

ŚWIĘTO Lotnictwa Polskiego, 23 sierpnia, uroczyście obchodziło nasze lotnictwo wojskowe. W jednostkach odbyły się okolicznościowe akademie, wieczornice i spotkania z zasłużonymi pilotami polskimi. W wielu miejscowościach odbyły się capstrzyki i zabawy ludowe. Lotnicy byli na spotkaniach z załogami szeregu zakładów pracy. W tym roku obchody Święta Lotnictwa odbywały się pod znakiem olbrzymich osiągnięć radzieckich w dziedzinie zdobywania Kosmosu. W jednostkach odbywały się odczyty na te tematy, na które zaproszono m. in. przedstawicieli polskiej nauki.

MINISTER Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski wydał z okazji Święta Lotnictwa rozkaz, w którym czytamy m. in.: „Ludowe lotnictwo polskie — wspólnie z lotnictwem Kraju Rad, ojczyzny statków kosmicznych, wraz z lotnikami wszystkich państw obozu socjalizmu — w tych radosnych dniach gigantycznych sukcesów kosmicznych naszych towarzyszy broni, majora Andriana Nikołajewa i podpułkownika Pawła Popowicza, gotowe jest bardziej niż kiedykolwiek do skutecznej obrony polskiego nieba i pokojowego budownictwa socjalizmu w naszym kraju. Dlatego też naród polski dumny jest z osiągnięć naszego lotnictwa i darzy je szczególną sympatią".

Z OKAZJI Święta Lotnictwa Polskiego ukazały się 23 sierpnia br okolicznościowe artykuły gen. bryg. pil. Michała Jakubika w organie KC PZPR „Trybuna Ludu" i gazecie Wojska Polskiego „Żołnierz Wolności". Poza tym dziennik „Życie Warszawy" opublikował wywiad z generałem Jakubikiem.

10 TYSIĘCY godzin trwały ogółem loty wykonane w I półroczu br przez samoloty Polskich Linii Lotniczych LOT. Najdłużej były w powietrzu maszyny typu Ił-14 — około 4 700 godzin. W porównaniu z I półroczem roku ubiegłego na samolotach Ił-18 wylatano 6 razy więcej godzin, zaznaczył się natomiast lekki spadek ilości godzin wylatanych na Iłach-14, Li-2 i Convairach-240. Plan pracy taboru, obliczany w godzinach lotu, wykonano w 110%. (sz)

NOWY, szósty już z kolei numer kwartalnika Polskich Linii Lotniczych LOT — „LOT-Magazynu" zawiera m. in. dłuższy artykuł na temat budowy nowego portu lotniczego, a z ciekawostek lotniczych — informacje o roztargnionych pasażerach LOT-u oraz o „hobbystach" — zbieraczach emblematów, modeli i znaczków lotniczych. (sz)

PILOCI szkolący się w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach wylatali w tym roku do końca lipca br ponad 220 godzin i uzyskali 62 klasy szybowcowe. W ramach LPW w tym czasie 26 warunków do srebrnej odznaki (19 czasowych i 7 przewyższeń).

AEROKLUB Kujawski w Inowrocławiu zorganizował na swym terenie szereg pokazów lotniczych. Odbyły się one w

O puchar „Skrzydlatej Polski"

DWÓCH LIDERÓW W JEŻOWIE

W pierwszych dniach II Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski", wobec niezbyt sprzyjającej pogody, zdołano rozegrać jedynie trójkąt 100 km: Jeżów — Jaroszowice — Miłoszów — Jeżów. Wobec jednak tego, że tylko jeden zawodnik przeleciał całą trasę, konkurencję zaliczono jako przelot po trasie nawigowanej.

Wyniki I konkurencji: 1. Henryk Lisiecki (Jelenia Góra) — 103 km — 17 pkt, 2. Stanisław Porębski (Jelenia Góra) — 78,6 km — 15 pkt, 3. Marek Kochanowski (Gdańsk) — 71 km — 13 pkt, 4. Euzebiusz Paprocki (Poznań) — 57,5 km — 12 pkt 5. Henryk Różalski (Jelenia Góra) — 49,7 km — 11 pkt, 6. Henryk Kucharski (Warszawa) — 47,5 km — 10 pkt, 7. Andrzej Dziurzyński (Bielsko-Biała) — 45,5 km — 9 pkt, 8. Jerzy Orłowski (Łódź) — 43,5 km — 8 pkt, 9. Marek Pawlak (Jelenia Góra) — 40,5 km — 7 pkt, 10—11. Roman Tyczyński (Wrocław), Eugeniusz Stogniew (Gliwice) — 31,5 — 5,5 pkt, 12—15. Jerzy Dyczkowski (Warszawa) Zdzisław Grabowski (Łódź), Jan Sójka (Ostrów Wlkp.), Bogdan Jóźwicki (Radom) — przelecieli poniżej 30 km — 0 pkt.

Dopiero dzień 23 sierpnia przyniósł doskonałą, cumulusową pogodę i dość silny wiatr. Tylko na skutek błędnego komunikatu meteo (podano północno-zachodni kierunek wiatru, zamiast rzeczywistego południowo-zachodniego) nie osiągnięto gremialnie docelowego punktu w Przemyślu (518 km) i w tym przypadku zaliczono konkurencję jako przelot po wyznaczonej trasie.

Wyniki II-giej konkurencji: 1. Marek Kochanowski (452 km) — 17 pkt, 2. Stanisław Porębski (430 km) — 15 pkt, 3—4. Andrzej Dziurzyński i Jan Sójka (419 km) — 12,5 pkt, 5. Henryk Kucharski (389 km) — 11 pkt, 6. Roman Tyczyński (372 km) — 10 pkt, 7. Henryk Lisiecki (232 km) — 9 pkt, 8. Eugeniusz Stogniew (176 km) — 8 pkt, 9. Henryk Różalski (72 km) — 7 pkt, 10—11. Marek Pawluk i Bogdan Jóźwicki (54 km) — 5,5 pkt, 12—13. Jerzy Dyczkowski i Zdzisław Grabowski (0 km) — 0 pkt.

Wyniki po dwóch konkurencjach: 1—2. Marek Kochanowski i Stanisław Porębski — 30 pkt, 3. Henryk Lisiecki — 26 pkt, 4. Andrzej Dziurzyński — 21,5 pkt, 5. Henryk Kucharski — 21 pkt, 6. Henryk Różalski — 18 pkt, 7. Roman Tyczyński — 15,5 pkt, 8. Eugeniusz Stogniew — 13,5 pkt, 9—10. Jan Sójka i Marek Pawluk — 12,5 pkt, 11. Euzebiusz Paprocki — 12 pkt, 12. Jerzy Orłowski — 8 pkt, 13. Bogdan Jóźwicki — 5,5 pkt, 14—15. Jerzy Dyczkowski i Zdzisław Grabowski — po 0 pkt.

W najbliższych numerach „Skrzydlanej Polski" omówimy dokładnie jeżowskie zawody.



W momencie rozpoczęcia międzypaństwowego spotkania reprezentacji młodzieżowych Węgier i Polski w pływaniu, jakie odbyło się w sierpniu br. na basenie w Swidniku, zawodników powitał śmigłowiec. Pil. Tadeusz Papajski wykonał zawis tuż nad powierzchnią wody, a następnie z pokładu śmigłowca niemal „wręczono" wiązanki kwiatów obydwu zespołom. Ten popis wywołał zrozumiały aplauz zgromadzonej publiczności. Węgrzy natomiast przyznali, że dotychczas nigdzie jeszcze nie witano ich w ten sposób.

Test i zdjęcie: T. CHWALCZYK

na holu za „Gawronem". W skład ekipy wchodzą: Irena i Roman Zabiełłowie, Józef Młocek oraz Eugeniusz Pieniążek. (p)

WYCZYN homologowany na trasie Leszno (Swarzewo) — Łódź, długości 200 km, ustanowiła Danuta Zachara na szybowcu „Bocian" z pasażerką Marią Olszewską, w dniu 26 sierpnia br. Pilotki uzyskały prędkość około 80 km na godz. (d)

105 000 KILOMETRÓW przelotów wykonano w bieżącym roku z Centrum Szybowcowego w Lesznie. M. in. w dniu 26 sierpnia br. wykonano szereg przelotów warunkowych do złotych odznak. Tego samego dnia zainicjowano próby bicia rekordów docelowych. Pelagia Majewska przeleciała 550 km, ale do celu zabrakło jej 55 km. Na docel 735 km wyruszyli, odholowani za Szczecin, Edward Makula, Józef Pieczewski i Jerzy Adamek, ale przeloty ich zakończyły się w granicach 500 km. (d)

Jeżowska kopalnia diamentów

WYCZYNOWA Szkoła Szybowcowa w Jeżowie Sudeckim, znana dotychczas przede wszystkim jako kopalnia diamentowych przewyższeń ponad 5 000 m uzyskiwanych na karkonoskiej fali, udowodniła, że można stąd także wykonywać z powodzeniem dalekie, ponad 300 i 500 km przeloty. Tylko w dniach 23—26 sierpnia znajdujący się tam piloci wykonali łącznie ponad 6 300 km przelotów. Czterech pilotów: Wiesław Dziedzio (540 km), Stanisław Porębski (510 km), Bogdan Jóźwicki (510 km) i Andrzej Pazio (docel 305 km), swymi przelotami uzupełnili złote odznaki kompletem diamentów. Inni startujący w tych dniach piloci przelecieli też znaczne odległości: Marek Kochanowski — 458 km, Andrzej Dziurzyński i Jan Sójka po 424 km, Henryk Kucharski i Eugeniusz Stogniew po 410 km, Zbigniew Kubicki — 380 km, Jan Załęski — 330 km itd.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje fakt w historii jeżowskiej szkoły bez precedensu: w samym miesiącu sierpniu br. wykonano 10 diamentowych przelotów ponad 500 km.

Centrum Szybowcowemu w Lesznie, mającemu do tej pory niemal wyłączny monopol na tego rodzaju przeloty, przybył więc godny rywal. Skorzystać mogą na tym nasi szybownicy.

Kruszwicy, Tucznie i Trzemesznie.

SMIGŁOWIEC należący do podzespołu lotnictwa sanitarnego w Sanoku, który obsługuje rejon Bieszczad od 15 miesięcy, był już wykorzystywany przez służbę zdrowia w nagłych wypadkach przeszło 600 razy.

NA OKĘCIU, w centralnym porcie lotniczym, oddano do użytku wybudowany niedawno nowy, wielki hangar (80 m długości i 45 szerokości). Przeznaczony jest on do przeglądów okresowych i remontów maszyn, obsługujących linie zagraniczne LOT-u.

SZYBOWCOWA ekipa „Motoimportu" udała się do Szwecji celem demonstrowania „Foki" i „Muchy Standard". Szybowce polecialy

REKORDOWY TRÓJKĄT 100 KM W USA

REKORD świata w przelocie szybowcowym po trasie trójkąta 100 km pobił amerykański szybownik George Noffat, który uzyskał prędkość 124,88 km/h. Poprzedni rekord ustanowiony w 1960 r. przez szybownika Michaiła Wierietiennikowa wynosił 111,385 km/h. (p)

POLSCY MODELARZE WICEMISTRZAMI „VII JUGO-HIDRO-KUP"

12 sierpnia br. zostały rozegrane w Splicie (Jugosławia) międzynarodowe zawody modeli wodnosamolotów pod nazwą „VII Jugo-Hidro-Kup". Zwyciężyli Jugosłowianie. Zawodnicy polscy zajęli miejsca: w klasie modeli z napędem gumowym — drugie (Kazimierz Ginalski) i trzecie (Tadeusz Pelczarski), a w klasie modeli z napędem mechanicznym — drugie (Jerzy Kosiński). Szczegółowe omówienie tej ciekawej imprezy zamieścimy w następnych numerach naszego pisma.

„POLONEZ" W HOLANDII

W Międzynarodowych Zawodach Balonowych w Holandii brała udział Polska. Kierownikiem ekipy był inż. Zbigniew Burzyński, a pilotem Jan Gawęcki (balon „Polonez"). Start odbył się dnia 2 września br. w miejscowości Roermond, w południowej Holandii. Nasz zawodnik bronił pierwszego miejsca zdobytego w ubiegłym roku przez inż. Sławomira Makaruka. Wyniki zawodów podamy w następnych numerach. (m)

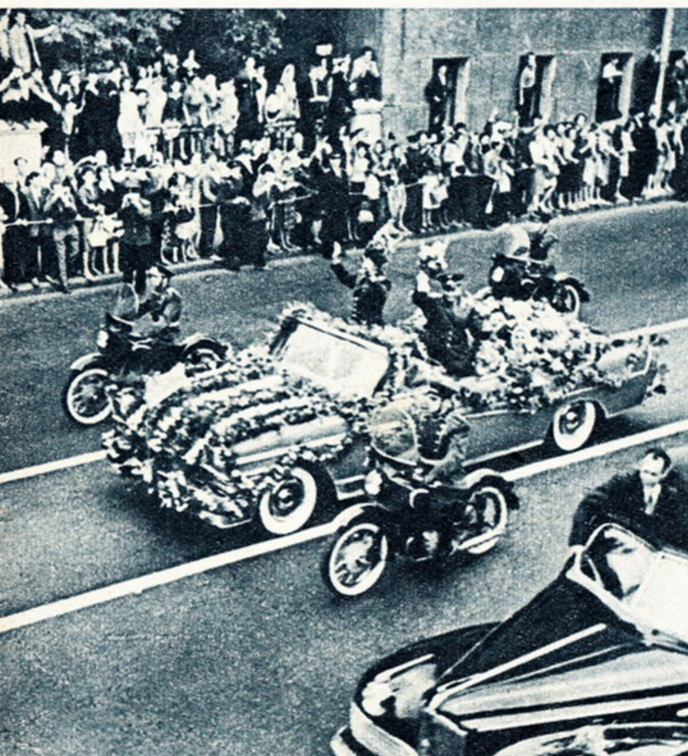


Premier Związku Radzieckiego Nikita Chruszczow przyjmuje na Kremlu nowych Bohaterów Związku Radzieckiego — kosmonautów P. Popowicza (z lewej) i A. Nikołajewa (z prawej).

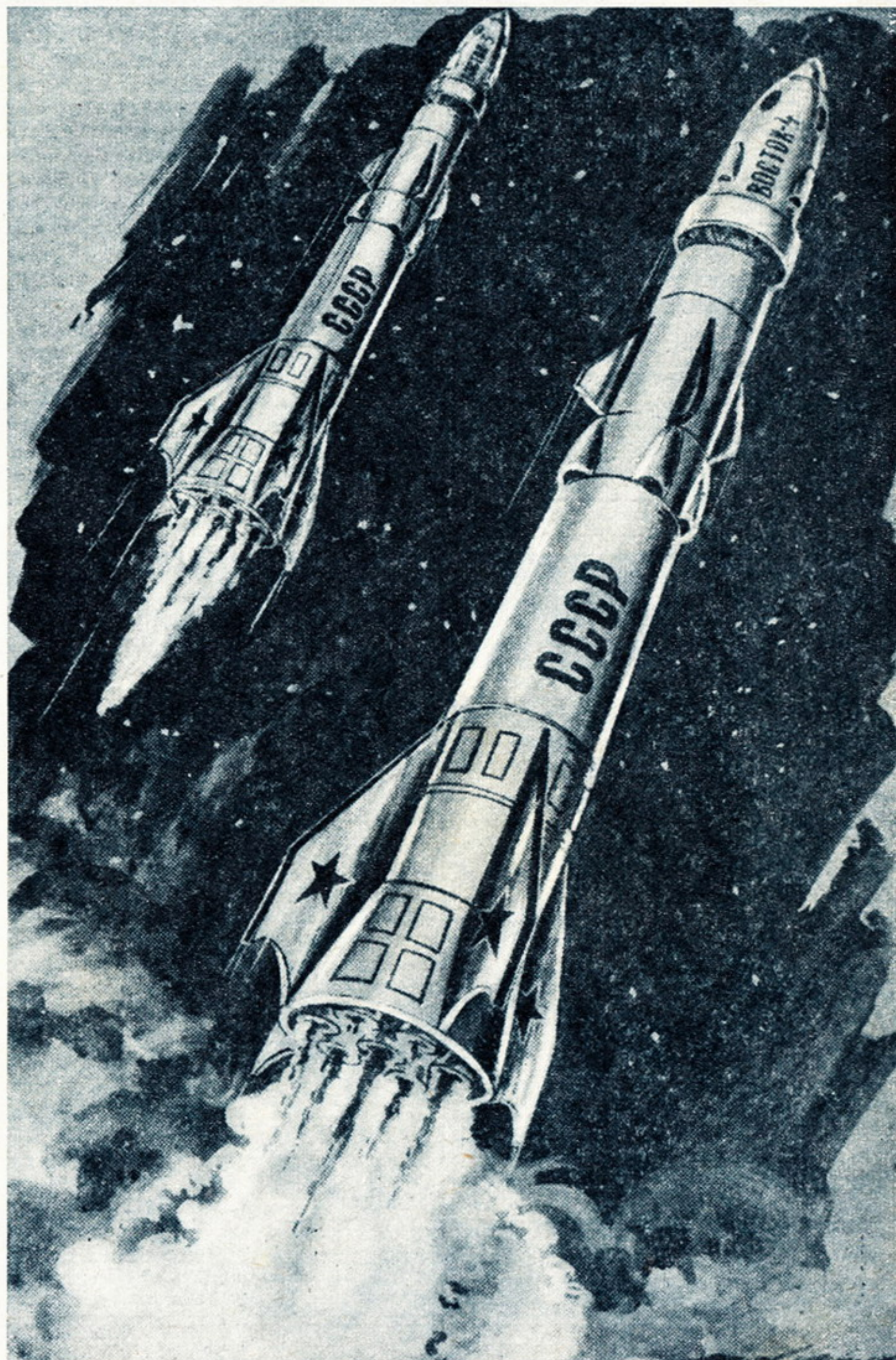
18 sierpnia 1962 roku Moskwa entuzjastycznie witała dwóch nowych kosmonautów: Andriana Nikołajewa i Pawła Popowicza. Na zdjęciach obok pokazujemy fragmenty tego powitania, a poniżej – rysunek wykonany przez jednego z uczestników wypuszczania statków kosmicznych i poświęcony zespołowemu lotowi statków „Wostok". Dalsze informacje o tym wydarzeniu oraz o jego bohaterach zamieszczamy na stronach 8, 9 i 20.

Zdjęcia: Agencja Prasowa Nowosti. Rysunek: „Prawda".

BOHATEROWIE KOSMOSU



Triumfalny przejazd kosmonautów przez Moskwę.





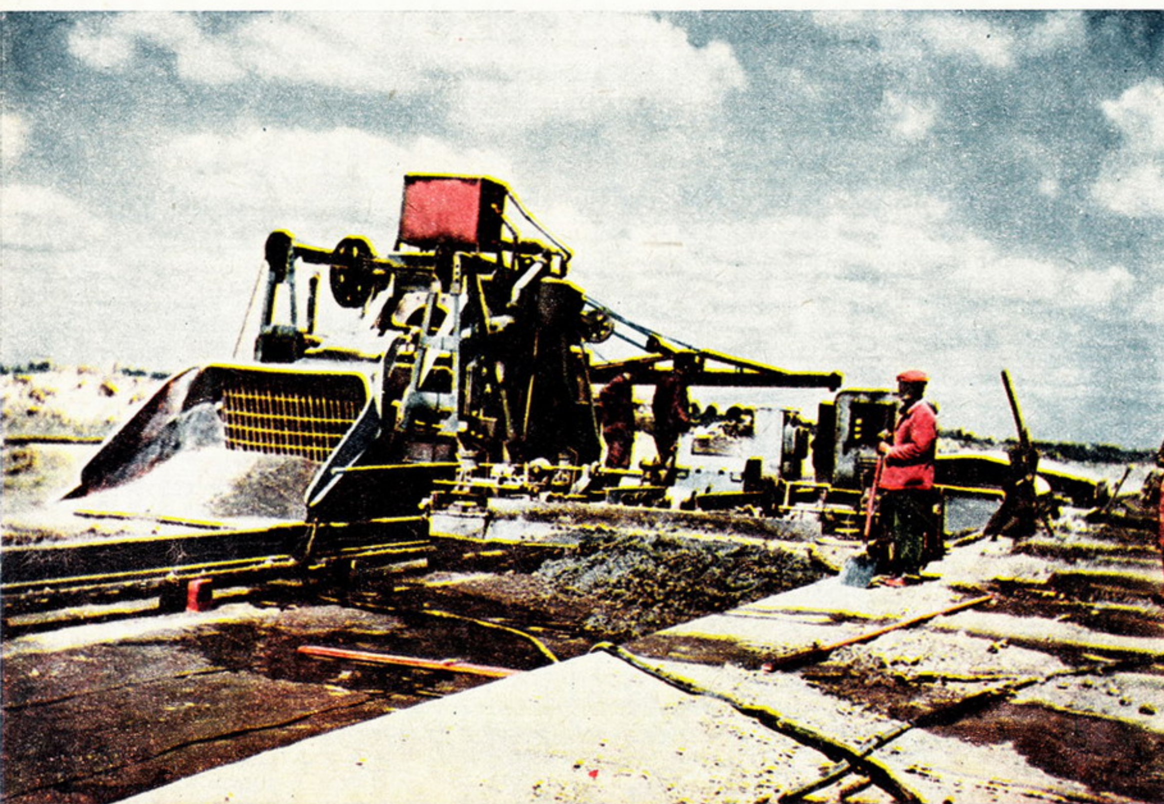
Obaj kosmonauci na konferencji prasowej dla dziennikarzy radzieckich w dniu 18 sierpnia br.

OKĘCIE
jakiego jeszcze nie znamy

MIECZYSŁAW RZESZOWSKI



Narada „w terenie". Od lewej: Główny projektant nowego Okęcia inż. D. Rogowski, inż. B. Borodzik i przedstawiciel inwestora inż. W. Domasiewicz. Zdjęcia autora.



Wyżej: Do akcji włączył się robot budowlany „Ramson"...

Niżej: Nieco dalej zatrzymały się samoloty — a tu rodzi się już nowe Okęcie.



JAK do tej pory o Okęciu mówi się z pewnym przymrużeniem oka. Nic dziwnego. Ranga jedynego polskiego lotniska międzynarodowego w dalszym ciągu, nie ma co ukrywać, w porównaniu z portami zagranicznymi jest niezadowalająca. Okęcie powinno być w stanie przyjmować samoloty pasażerskie również dalekiego zasięgu — ale ich nie przyjmuje. Powinno być wykorzystane także w złych warunkach atmosferycznych — ale wtedy lotnisko jest po prostu zamknięte a samoloty przylatujące z zagranicy zmuszone są lądować w Poznaniu czy Krakowie. A zdarzało się już tak, że wracały tam, skąd wystartowały. Przyczyna? Słaba osłona radionawigacyjna, za krótkie pasy startowe... Można by tu wymienić jeszcze wiele gorzkich uwag pod adresem naszego „okna na świat". Takie Okęcie — ze wszystkimi wadami — znamy. Wiecznie niezadowolonym malkontentom radziłbym jednak mimo wszystko odwiedzić przy najbliżej nadarzającej się okazji nasze Okęcie, bo mogą już niedługo... A właściwie to już teraz, gdyby się tam przypadkiem znaleźli, na pewno by się bardzo mocno zdziwili. Chociaż kto wie? Z obecnego dworca lotniczego i tak nic nie widać...

O co właściwie chodzi? Otóż wbrew pozorom spokoju i codzienności na Okęciu trwają już intensywne prace budowlane nad całkowitą przebudową dotychczasowego portu. Międzynarodowy port lotniczy na Okęciu, który obecnie się przebudowywuje, będzie po zakończeniu prac budowlanych zupełnie nowym lotniskiem — z nowoczesnym dworcem, drogami startowymi, osłoną radionawigacyjną, wyposażeniem itp. Bez większego rozgłosu, w ciszy a nawet jakby w tajemnicy wkroczyły już na Okęcie koparki, spychacze, samochody i niejedna na pewno setka robotników, chociaż na rozległej budowie wcale tego może tak wyraźnie nie widać. Ożyła rampa kolejowa, na której codziennie rozładowywuje się setki ton materiałów budowlanych. Wyrosły już pierwsze baraki gospodarcze, powstały drogi dojazdowe. Jednym słowem możemy spotkać wszystko to, co cechuje poważne budowy.

WCZEŚNIEJ NIŻ BULDOŻERY...

...przystąpili do pracy naturalnie projektanci. Mówi inżynier Dariusz Rogowski, który odpowiedzialny jest za całość strony projektowej portu na Okęciu:

— Przed paru laty a ściślej mówiąc w roku 1959 nasza instytucja — Warszawskie Biuro Studiów i Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego — otrzymała polecenie znalezienia terenów pod międzynarodowy port lotniczy dla Warszawy. Po prawie rocznych wszechstronnych studiach uznaliśmy, że Okęcie po odpowiedniej przebudowie będzie mogło w dalszym ciągu spełniać te funkcje. Badania nasze wykazały, że jest ono nieźle usytuowane w stosunku do miasta i wszystko właściwie przemawiało za pozostawieniem go na Okęciu. W wyniku, między innymi, naszych badań Rada Ministrów podjęła decyzję w sprawie Okęcia, a nam z kolei przypadło zadanie kompleksowego opracowania projektu nowego portu. Na całość tych prac składa się opraco-

wanie projektów dróg startowych, zaprojektowanie nowoczesnej radioosłony i zupełnie nowego gmachu dworca lotniczego, o którym zresztą szeroko pisaliście już w „Skrzydlatej", zbiorników na paliwa, instalacji sanitarnych i elektrycznych. Tak w największym skrócie wyglądały postawione przed nami zadania. Musieliśmy przygotować wszystkie projekty jak najszybciej bo chodziło przecież o to aby możliwie wcześnie rozpoczęto bezpośrednie prace już na samym lotnisku. Jak wiadomo pierwsze prace na Okęciu rozpoczęły się już w ubiegłym roku.

Wróćmy jednak jeszcze na moment do projektów przyszłego Okęcia, którego nie znamy. Czym będzie się różnił przyszły port w stosunku do obecnego?

— Po wydłużeniu i przebudowie dróg startowych, mówi inżynier Barbara Borodzik — kierownik projektowego zespołu lotniskowego — Okęcie będzie w stanie przyjąć właściwie wszystkie typy samolotów pasażerskich latających obecnie na świecie a więc Boeingi, „Comety", Tu-104 a nawet, jeśli to będzie nie często, Tu-114. Po zakończeniu wszystkich prac lotnisko będzie posiadało dwie drogi startowe dwu i trzykilometrowej długości. Niezależnie od tego zaprojektowaliśmy zupełnie nowe drogi manipulacyjne i płytę przed przyszłym dworcem lotniczym — łącznie 300 tysięcy metrów kwadratowych nawierzchni betonowej. Będą więc mogły wówczas lądować nie tylko wszystkie typy samolotów ale i ich częstotliwość, dzięki drogom manipulacyjnym, znacznie wzrośnie. Praktycznie rzecz biorąc Okęcie po przebudowie będzie w stanie przyjmować co 2 minuty samolot.

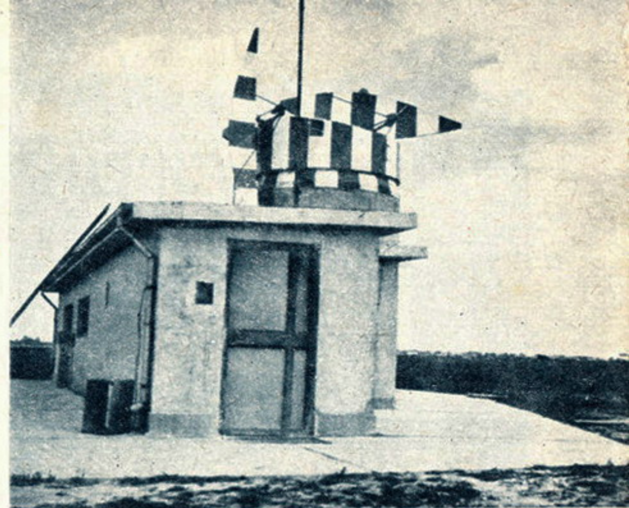
Jakie urządzenia przybędą Okęciu? Projekty przewidują ich sporo. Dużym osiągnięciem będzie wyposażenie w radioosłonę z prawdziwego zdarzenia. W jej skład wchodzić będzie nowy precyzyjny radar do lądowania tzw. PAR, instrumentalny system lądowania tzw. ILS, radar kontroli zbliżania SRE, wyposażenie dróg startowych światłami dużej i małej intensywności. Dojdzie do tego ponadto nowoczesna 28 metrowa wieża kontrolna. Dzięki takiemu wyposażeniu samolot zostanie bez żadnego ryzyka sprowadzony do wysokości 60 metrów nad ziemią a wtedy pilot nawet przy słabej widoczności zobaczy pasy startowe. Projekty przewidują dalej wybudowanie potężnych zbiorników na paliwo, zbudowanie sieci instalacji sanitarnych i melioracyjnych obejmujących całą powierzchnię lotniska, które zostanie włączone do miejskiej sieci kanalizacyjnej. Przewiduje się również nowe pomieszczenia dla straży pożarnej. Dla przypomnienia podajemy, że do całości projektów związanych z Okęciem wchodzi również budowa nowoczesnego dworca lotniczego, którego autorami jest zespół pod kierownictwem Krystyny i Jana Dobrowolskich.

Aby choć w przybliżeniu mieć wyobrażenie o wielkości przedsięwzięcia przytoczmy kilka cyfr. I tak np. tylko na nawierzchnie lotniskowe zużyte zostanie około 32 tysięcy ton cementu tj. prawie 2200 wagonów kolejowych i 300 tysięcy m³ piachu. Trzeba będzie zużyć 105 km kabli niskiego napięcia, 25 km kabli wysokiego napięcia, 20 km kabla sterowniczego.

Całość prac związanych z rozbudową Okęcia podzielono na trzy etapy rozruchowe. W pierwszym etapie przewiduje się przedłużenie obydwu istniejących dróg startowych, manipulacyjnych, zamontowanie części wyposażenia radioosłony itp. W drugim etapie tzn. w okresie 1962—65 zbudowany zostanie dworzec lotniczy, płyta przeddworcowa o powierzchni 60 tys. m², 4 pierwsze zbiorniki na paliwa, kotłownia, drogi dojazdowe do przyszłego dworca i parking samochodowy. W trzecim przewiduje się wybudowanie wieży kontroli, zainstalowanie radaru SRE, wykonanie pozostałych zbiorników, dokończenie budowy płyty przeddworcowej i wreszcie adaptację obecnego dworca lotniczego na blok techniczny dla Zarządu Ruchu i Lotnisk Komunikacyjnych.

„WSZYSTKO DLA LOTNISKA"

W trakcie powstawania projektów i rozpoczynającej się budowy, jak to zwykle bywa, zarówno inwestorzy: Zarząd Ruchu i Lotnisk Komunikacyjnych jak i projektanci czy wykonawcy, napotykali i napotykają na wiele trudności. Ważne jest jednak to, że potrafili się oni wzajemnie zrozumieć. Działa między nimi jakaś niepisana dewiza: „wszystko dla lotniska". Tak było na przykład z budową dworca lotniczego. Zapowiadało się, że prace nie rozpoczną się nawet w II kwartale br. Tymczasem dzięki wspólnym wysiłkom udało się doprowadzić do tego, że budowa dworca będzie poważnie zaawansowana jeszcze w tym roku. Szczególnie dużo dobrych chęci wykazało tu Warszawskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „Żelbet". Podobnie pomyślnie przebiegają i inne prace.



Nowa już „zdobycz" Okęcia — precyzyjny radar do lądowania PAR.

Co wykonano do tej pory?

— Możemy bez przesady powiedzieć — mówi mgr inż. W. Domasiewicz, odpowiadający za całokształt prac na Okęciu ze strony ZRiLK — że zrobiono już sporo. Zakończyliśmy już prace przy drodze startowej nr. 1 i jesteśmy w trakcie prac przy głównej drodze startowej, którą ukończymy jeszcze w tym roku. Wykonano już znaczną część dróg manipulacyjnych, zainstalowaliśmy urządzenie radarowe PAR, wykonano wykop pod dworzec i kończy się już budowę jego fundamentów a przede wszystkim jest przygotowane zaplecze budowlane. Pozwoli to nam na wykonywanie dalszych prac znacznie szybciej niż dotychczas. Możemy być więc przekonani, że te wszystkie prace związane z rozbudową portu na Okęciu będą zakończone zgodnie z harmonogramem, to znaczy do końca 1965 roku.

★

Gdy ostatni raz zwiedzałem budowę byłem przyjemnie zaskoczony. Na całej powierzchni objętej nowymi projektami było już widać poważne zaawansowanie wszystkich prac. Miejmy nadzieję, że będą się one rozwijać w dalszym ciągu równie pomyślnie jak dotychczas. Będziemy śledzili z całą uwagą ich wyniki. Są to przecież istotne przedsięwzięcia dla naszego lotnictwa komunikacyjnego. Postaramy się również co pewien czas informować naszych Czytelników o postępie robót.

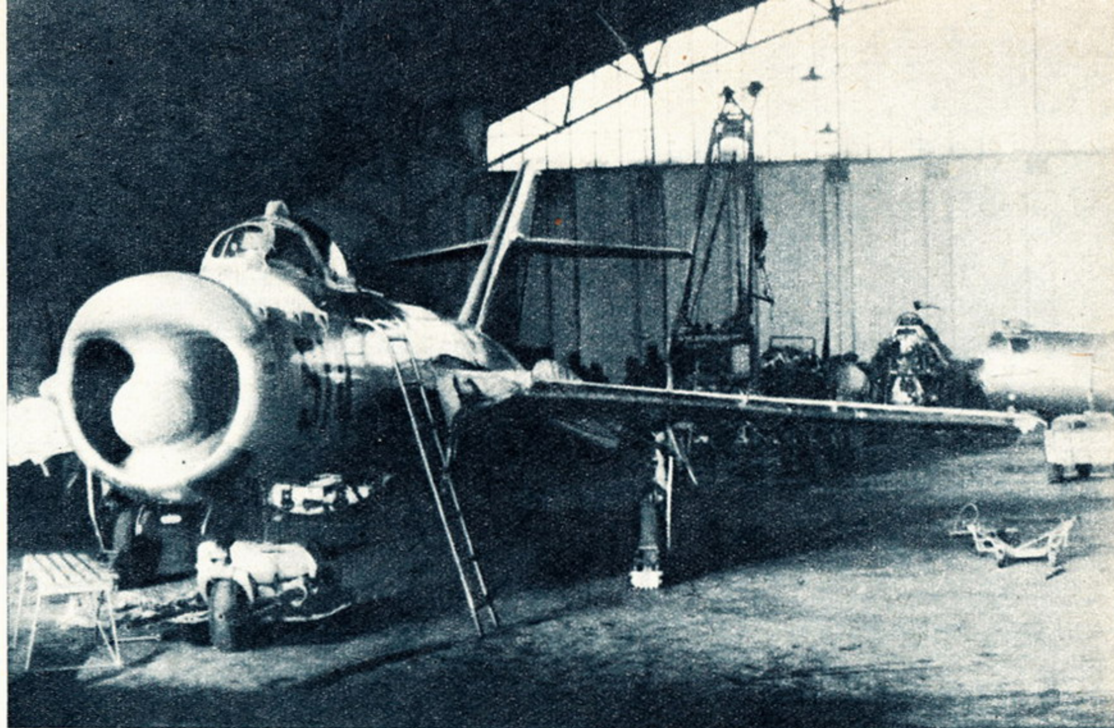
Al. Żwirki i Wigury
ul. 17-go Stycznia
Al. Krakowska
① Istniejący Dworzec Lotniczy
② Projektowany Dworzec Lotniczy

Projekt międzynarodowego portu lotniczego w Warszawie.

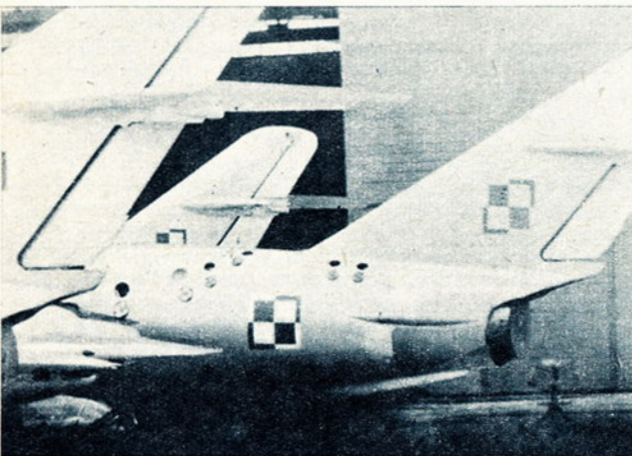
Z dęblińskiego lotniska

HENRYK SZCZYPEK

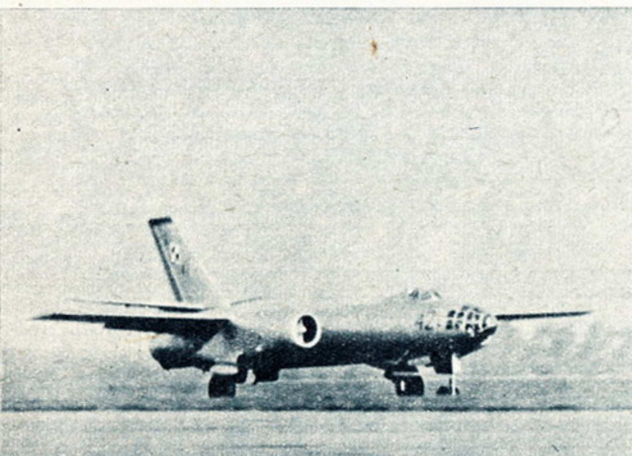
Zdjęcia: A. Chmielewski (2)
L. Zielaskowski (1) „Wiraże" (1)



Samolot myśliwski Lim-5 podczas przeglądu uzbrojenia.



Mechanicy zakończyli już swoje prace. Samoloty po przeglądzie oczekują na nowe starty.



Samolot bombowy Il-28



Odrzutowce na lotnisku.

MÓWIMY — Dęblin, myślimy — stolica lotnictwa polskiego... Tu szkoliło się i wychowało wielu pilotów, którzy rozsławili imię naszego lotnictwa.

Wrzesień roku 1939. Wieczorami lotnicy oglądają niebo. Wyczekują z napięciem kiedy się ono zachmurzy, kiedy obniży się pułap. Ale niebo jest pogodne i wysokie. Dęblin opustoszał. Podchorąży wchodzi po raz ostatni do budynku Sztabu Szkoły Podchorążych. Staje przed sztandarem, salutuje. Symbol męstwa i bojowości szkoły opuszcza swoje miejsce przeznaczenia. Sztandar delikatnie odwiązany od drzewca pozostaje pod troskliwą opieką wychowanków szkoły.

Podchorążowie pamiętali słowa komendanta Szkoły Podchorążych Lotnictwa płk Sznuka, które skierował do Marszałka Rydza-Śmigłego. Było to w dniu wręczenia sztandaru bojowego dla szkoły 15 października 1937 roku: — Skrót SPL to znaczy nie tylko Szkoła Podchorążych Lotnictwa. My między sobą mówimy, że skrót ten oznacza jeszcze dla nas: „Silne Polskie Lotnictwo".

Silne Polskie Lotnictwo...

Podchorążowie byli o tym przekonani aż do chwili gdy spadły pierwsze bomby na ich ojczystą ziemię. Mieliśmy wówczas znikomą ilość samolotów. Na przykład myśliwców P-11 — było 140. Niemcy zaś rzuciły na nasze terytorium 1000 myśliwców. „Łosi" mieliśmy tylko 40 sztuk. Niemcy zaś posiadały 1400 bombowców (z tego 800 brało udział w polskiej kampanii). Posiadaliśmy ponadto dwa dywizjony i jedną samodzielną eskadrę „Karasi". O „Czaplach", „Wyżłach", „R-XIII" oraz szkolnych maszynach się nie mówi. One niewiele znaczyły w walce. Były to maszyny pomocnicze.

Dęblin — stolica lotnictwa polskiego... Większość lotników, zarówno oficerów, jak i podoficerów, szkoliło się w Dęblinie. I choć brak było maszyn bojowych, jednak jeszcze w gorących dniach września na lotniskach Dęblina szkoliły się cztery zmiany podchorążych, odbywając po 1200 lotów dziennie. Umiejętności latania nikt nie zabierze. I nie zabrał. Wierni sztandarowi Szkoły, z której wyszli lotnikami, okryli chwałą całą naszą Ojczyznę.

Krzywdą dla lotnictwa polskiego byłoby podać tylko nazwiska słynnych pilotów, którzy szkolili się w Dęblinie. Nie wystarczy podać nazwiska Skalskiego, Łokuciewskiego czy też Scibora i Okrzei. To nie wystarczy. Mogiły polskich lotników pokryły ziemię w wielu krajach.

Okres niewoli i upokorzenia zbliżał się ku końcowi. Kiełkowała nadzieja powrotu na ojczystą ziemię. 22 lipca 1944 roku powstaje PKWN, który postanawia z powrotem powołać do życia szkołę lotniczą. Powstaje ona najpierw w Zamościu, a 24 kwietnia 1945 roku zostaje przeniesiona do Dęblina i nazwana skrótem OSL. Znów potrzebna jest młoda kadra lotnicza. Młodych podchorążych uczą doświadczeni piloci i technicy radzieccy. Sztab dawnego SPL jest zburzony, uległy również zniszczeniu popiersia Żwirki i Wigury. Połowy budynków nie ma. W nocy teren szkoły błyszczy w świetle księżyca zgliszczami smutnej przeszłości. Tę przeszłość trzeba zamazać. W historii szkoły pozostaną chyba na zawsze nazwiska ppłk Naganowa, Złotoustowa, płk Rysiewa oraz wielu innych radzieckich instruktorów. Dęblin znów się stał miejscem skąd wychodzą młodzi piloci zagrzani przykładem swoich bohaterskich poprzedników.

★

Rok 1958 przyniósł duże zmiany w nauczaniu podchorążych. Aeroklub PRL stał się poważnym zapleczem przygotowującym młode kadry lotnicze do wstąpienia w szeregi oficerskich szkół lotniczych. Aerokluby rozwinęły swoją działalność, terenem ich pracy stały się szkoły średnie ogólnokształcące i zawodowe. Szkoły otrzymują z każdym rokiem lepszych kandydatów na pilotów.

Gdy słońce mocno przygrzewa, zazieleni się murawa lotniska — podchorążowie pierwszego roku zamykają zeszyty i siadają za sterem TS-8 „Bies". Każdy przyszły pilot marzy o samodzielnym starcie. Do późnych dni jesiennych podchorążowie pierwszego roku opanowują nie tylko umiejętność latania po kręgu, lecz również loty szykiem, po trasie, pilotaż prosty... Gdy dodamy do tego loty w zasłoniętych kabinach i loty w chmurach — mamy mniej więcej pełny obraz kwalifikacji lotniczych podchorążego.

W okresie zimowym przede wszystkim nauka w dziale szkolenia. Wraz z nastaniem wiosny znów loty, ale nie na TS-8 lecz na Lim-1, Lim-2. A potem egzaminy i promocja. Obecnie absolwenci szkół do dobrzy piloci, mający wiele godzin spędzonych w powietrzu, umiejący w praktyce stosować zasady taktyki walki powietrznej.

Za swe zasługi w umacnianiu obronności naszego kraju i gotowości bojowej wojska OSL im. Janka Krasickiego została odznaczona przez Radę Państwa Orderem Sztandaru Pracy II klasy. To wielki zaszczyt dla niej, dla podchorążych. W kilka lat później Komitet Centralny ZMS nadaje szkolnej organizacji młodzieżowej KMW jako pierwszej w Wojsku Polskim złote odznaczenie im. J. Krasickiego. Szkoła stała się symbolem patriotyzmu i ofiarności młodych żołnierzy, podchorążych i kadry.

W sferze projektów komendy szkoły jest szkolenie podchorążych w dalszych latach w ten sposób, by z chwilą przyjścia do jednostek, po wstępnych lotach, mogli brać udział w ćwiczeniach powietrznych na równi ze „starymi" pilotami.

Pomni smutnych doświadczeń związanych ongiś ze słowami bez pokrycia: Silne Polskie Lotnictwo — dziś z każdym dniem nasze lotnictwo zdobywa należne mu miejsce w świecie i kraju.

Sztandar bojowy szkoły jest jak gdyby natchnieniem i żywym łącznikiem z jej najlepszymi tradycjami. Jest złotym pomostem łączącym stare z nowym, które tworzy nowych, wspaniałych, oddanych swej ziemi i niebu ojczystemu — pilotów.

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

2.

Pod redakcją IKARUSA

RYSZARD BITNER (1930–1953)

JEDEN z najwybitniejszych w Polsce specjalistów w szybowcowych lotach chmurowych. Urodził się 3 kwietia 1930 roku w Warszawie. Na szybowcach zaczął latać w 1947 roku. W następnym roku rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Dnia 6 lipca na szybowcu „Salamandra" uzyskał w Jeżowie pierwszy warunek do Srebrnej Odznaki Szybowcowej (5 h 44 min). Natomiast 10 maja 1950 roku spełnił dwa kolejne warunki: przewyższeniem na szybowcu „Mucha" nad lotniskiem Gocław (1 460 m) oraz pięknym przelotem Gocław – Wrocław (309 km). W ten sposób zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową.

Złotą Odznakę Szybowcową uzyskał przez zaliczenie mu przelotu do Wrocławia (309 km) oraz za przewyższenie 3 390 m wykonane na szybowcu „Mucha" w Jeżowie podczas Obozu Halniakowego (1 grudnia 1950).

W 1951 roku uczestniczył w VIII Krajowych Zawodach Szybowcowych, zajmując 7 miejsce. W czasie zawodów zdobył dwa diamenty do Złotej Odznaki Szybowcowej: za przewyższenie 5 150 m (5 czerwca) oraz za przelot docelowy Inowrocław – Lublin 350 km (12 czerwca). W konkursie-plebi-



Ryszard Bitner

scycie tygodnika lotniczego „Skrzydła i Motor" na 10 najlepszych szybowników okresu 1950–1952 zajął trzecie miejsce uzyskując 4 676 pkt.

Brał udział w I Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, w których zajął 7 miejsce. W ostatniej konkurencji mistrzostw w przelocie docelowym Leszno–Inowrocław (161 km kombinowany z wysokością) zginął śmiercią tragiczną w burzy termicznej dnia 26 czerwca 1953 roku.

Zginął mając 23 lata na krótko przed otrzymaniem dyplomu inżyniera-mechanika na Politechnice Warszawskiej.

Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska" straciła jednego z najaktywniejszych współpracowników, autora wielu pionierskich koncepcji publikowanych na jej łamach. Jego pionierski artykuł pod tytułem: „Proponuję nieustające zawody szybowcowe", opublikowany w „Skrzydlatej Polsce", stał się zwrotnym etapem w kwalifikowaniu do mistrzostw Polski wszystkich ubiegających się o to zawodników. Sam nie doczekał się urzeczywistnienia tej trafnej idei, lecz jego projekt zyskał powszechne uznanie. Od roku 1954 „Skrzydlata Polska" prowadzi Całoroczne Zawody Szybowcowe o memoriał Ryszarda Bitnera. Zawody te stały się najbardziej masową lotniczą imprezą sportową w kraju, a liczba uczestników z roku na rok wzrasta. Traktowane początkowo jako wewnętrzna impreza „Skrzydlatej Polski", zdobyły sobie wkrótce — decyzją Komisji Sportowej Aeroklubu PRL — oficjalną rangę jedynych eliminacji uczestników szybowcowych mistrzostw Polski.

Tak jak tego gorąco pragnął Ryszard Bitner. (m)

JÓZEF WNUK

JÓZEF Wnuk urodził się 10 marca 1926 roku w Założcach, w dawnym woj. tarnopolskim. Ukończył przed wojną 6 klas gimnazjum ale musiał przerwać naukę ze względów materialnych.

Zgłosił się wówczas ochotniczo do służby wojskowej w lotnictwie. Przydzielono go do 2 pułku lotniczego w Krakowie i skierowano do szkoły podoficerskiej. Wkrótce potem przeszedł kurs szybowcowy w Ustianowej. W 1938 roku ukończył szkolenie w zakresie pilotażu silnikowego. Tuż przed wojną skierowano go do ośrodka szkoleniowego w Radomiu, na specjalizację w pilotażu samolotu „Karaś". W czasie kampanii wrześniowej udało mu się uniknąć niewoli i przedostać do Tarnopola, gdzie spędził okres okupacji.

Wkrótce po wyzwoleniu tych terenów przez Armię Radziecką, Józef Wnuk zmobilizowany został do odrodzonego Wojska Polskiego. Otrzymał przydział do lotnictwa, do 2 pułku nocnych bombowców „Kraków". Po krótkim przeszkoleniu w Sumach w ZSRR wyjechał na front i przeszedł z pułkiem szlak bojowy aż po Berlin.

W 1945 roku został przeniesiony do reaktywowanych Polskich Linii Lotniczych LOT. Od tej pory nieprzerwanie lata na samolotach komunikacyjnych. W 1954 roku zostaje milionerem powietrznym, a w 1959 roku — podwójnym milionerem. W połowie roku 1962 ma już na swym koncie ponad 2 800 tys. przelecianych kilometrów oraz prawie 10 000 godzin spędzonych za sterem samolotu. Zaliczany jest do ścisłej czołówki najlepszych i najbardziej doświadczonych polskich lotników komunikacyjnych.

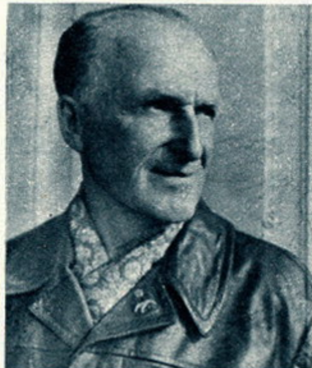


Józef Wnuk

Józef Wnuk został odznaczony Krzyżem Walecznych, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi oraz Medalem 10-lecia. (sz)

L. KWIATKOWSKI

URODZIŁ się 11 listopada 1906 roku w Nowym Sączu. Tam też w 1923 roku ukończył szkołę powszechną. Następnie uczęsz-



Leopold Kwiatkowski

czał do 5-letniego Technikum Przemysłu Artystycznego w Zakopanem (obecnie liceum techniczne). Przy szkole istniała sekcja modelarska, której był członkiem. Razem z innymi brał udział w zawodach. Po ukończeniu technikum w 1928 roku oraz po odbyciu służby wojskowej (3 Pułk Strzelców Podhalańskich w Bielsku) wstąpił do organizującej się w 1931 roku, z inicjatywy inż. Henryka Błaszczyka, Sekcji Lotniczej na terenie Warsztatów Głównych PKP w Nowym Sączu. Rok później, we wrześniu i październiku 1932 roku, uczestniczył w wyprawie szybowcowej do Biegonic.

W 1933 roku wysłany został na koszt Koła Szybowcowego w Nowym Sączu na wyższe szkolenie szybowcowe i praktykę instruktorską do Bezmiechowej. Po odkryciu Tęgoborza dokonał wspólnie z instruktorem Janem Skalskim szczegółowego oblatania nowych terenów szybowcowych. W sierpniu 1933 roku otrzymał uprawnienia do szkolenia ślizgowego. Od tego czasu prowadził szkolenie na górze Rachów w Tęgoborzu. W 1934 roku wyjechał na dalszy trening do Bezmiechowej. W tym samym roku ukończył kurs lotów wleczonych oraz otrzymał uprawnienia do szkolenia szybowcowego — kategorii „C" włącznie.

W latach 1935 i 1936 uczestniczył w krajowych zawodach szybowcowych w Ustianowej, a w 1937 roku w zawodach w Inowrocławiu. Wkrótce uzyskał kategorię „D" pilota szybowcowego.

Do dnia 25 sierpnia 1939 roku był kierownikiem Szkoły Szybowcowej w Tęgoborzu. W latach 1939—1943 pracował przy przerzucaniu przez granicę ludzi ściganych przez hitlerowców. Od 1944 roku walczył w oddziałach Armii Krajowej kapitana Lamparta.

Po wyzwoleniu wraz z grupą entuzjastów lotnictwa przystąpił do odbudowy Szkoły Szybowcowej w Tęgoborzu, zniszczonej całkowicie przez okupanta. Od 1946 do 1948 był kierownikiem szkoły, a następnie kierownikiem wyszkolenia. Po likwidacji szkoły odsunięto go od lotnictwa. Rozpoczął pracę w dziale zaopatrzenia Kleszczeńskich Kamieniołomów Drogowych. Po reaktywowaniu Aeroklubu PRL w 1956 roku i powołaniu do życia Aeroklubu Podhalańskiego w 1957 roku został jego szefem wyszkolenia. Funkcję tę pełni do dnia dzisiejszego.

W 1936 roku zdobył Srebrny Medal na zawodach w Ustianowej, w 1937 roku otrzymał Srebrną Odznakę LOPP, w 1938 roku Brązowy Krzyż Zasługi, w 1958 roku Dyplom Tissandiera, a w 1960 roku Złoty Krzyż Zasługi. Do tej pory na szybowcach wylatał 1 562 godziny, a na samolotach 983 godziny.

Wspólnie z inż. Bronisławem Skwarczyńskim stworzył Szkołę Szybowcową w Tęgoborzu koło Nowego Sącza i przyczynił się do jej rozwoju. (m)

ANNA FRANKE

URODZIŁA się 5 listopada 1932 roku w Knurowie, powiat Rybnik, w rodzinie górniczej. Po ukończeniu szkoły podstawowej rozpoczęła naukę w Państwowym Gimnazjum i Liceum Handlowym w Zabrzu. W 1949 r. ukończyła w Zabrzu teoretyczny kurs spadochronowy. We wrześniu 1951 roku uzyskała kategorię A i B pilota szybowcowego w Żeńskiej Szkole Szybowcowej w Lęborku. W czerwcu 1952 r. wyjechała do Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu, gdzie 1 lipca wykonała pierwszy skok.

Tego samego roku (1952) uczestniczyła w I Krajowych Zawodach Spadochronowych w Warszawie, na których zajęła 8 miejsce na 26 startujących zawodników. W 1952 roku złożyła egzamin dojrzałości, kończąc 5-letnie Technikum Budownictwa Komunalnego w Zabrzu.

23 maja 1953 roku dokonała skoku z 3 000 m, a następnego dnia z wysokości 4 530 m, ustanawiając tym samym kobiecy rekord krajowy skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Dzięki tym wyczynom wpisała swe nazwisko do tabeli rekordów krajowych jako pierwsza kobieta. Po ukończeniu kursu w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu otrzymała w 1953 r. uprawnienia pilota samolotowego.



Anna Franke

W 1956 r. reprezentowała nasz kraj na III Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie, na których zajęła 17 miejsce w klasyfikacji kobiecej. W 1957 r. uczestniczyła w IV Spadochronowych Mistrzostwach Polski (Strzebilino), na których zajęła trzecie miejsce w klasyfikacji kobiecej. W 1958 r., w ramach przygotowań przed mistrzostwami świata, uczestniczyła w obozie treningowym w Riazaniu (ZSRR). Tam też brała udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych NRD — Polska — ZSRR, zajmując 8 miejsce.

Tego samego roku (1958) brała udział w IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bratysławie (Czechosłowacja), na których odniosła wspaniały sukces zdobywając Srebrny Medal i tytuł Spadochronowej Wicemistrzyni Świata na lata 1958—1960. Ponadto na mistrzostwach wspólnie z Antoniną Chmielarczyk i Marią Wojtkowską zdobyła dwa dalsze Srebrne Medale za drugie miejsce w klasyfikacji drużynowej. Uzyskuje tytuł Mistrzyni Sportu w spadochroniarstwie. Dnia 10 lipca 1958 roku ustanawia rekord w skoku z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania wynikiem 2,7 m.

W 1961 r. wyszła za mąż za Waldemara Chamonia. Tego samego roku uczestniczy w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w NRD, a w 1962 roku w Rumunii. Do tej pory wykonała 388 skoków spadochronowych z samolotu oraz wylatała ponad 120 godzin na samolotach. Pracuje w Miejskim Przedsiębiorstwie Wodociągów i Kanalizacji w Gliwicach. Należy do czołowych spadochroniarek naszego kraju. (m)

BOHDAN ARCT

LITERAT. Urodził się w Warszawie dnia 27 maja 1914 roku, jako syn Zygmunta Arcta, księgarza-wydawcy. Matka – Maria Buyno-Arctowa była popularną autorką książek dla dzieci i młodzieży. Dziadek – Michał Arct był autorem znanej serii słowników Arcta. Po ukończeniu szkoły średniej im. Ziemi Mazowieckiej zgłosił się ochotniczo do wojska, by mieć prawo wyboru broni. W jesieni 1934 roku, już jako pilot, został podchorążym rezerwy lotnictwa. W 1937 roku jest podporucznikiem rezerwy. Po odbyciu służby wojskowej rozpoczyna studia w zakresie grafiki użytkowej na Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Dnia 31 sierpnia 1939 roku, po zmobilizowaniu, powierzono mu dowództwo plutonu łącznikowego (3 samoloty RWD-8) i skierowano do Armii Łódź. Dwukrotnie zestrzeliły go polskie oddziały. Po kampanii wrześniowej przybywa do Francji do obozu w Lyon. W marcu 1940 roku otrzymał przydział do szkoły nawigatorów i strzelców pokładowych w Bildzie pod Algierem. Po upadku Francji przybył do Anglii.

Po kilku tygodniach latał jako „ferry pilot" rozprowadzając samoloty różnych typów z zakładów i lotnisk do jednostek lotniczych na terenie całej Anglii. W ten sposób poznał bardzo dobrze około 20 typów maszyn. W lecie 1941 roku, po kursie przygotowawczym, otrzymał przydział do dywizjonu myśliwskiego 306. Latał w charakterze pilota bojowego do lutego 1943 roku, kiedy to wyjechał ochotniczo z grupą pilotów do Afryki na Zachodnią Pustynię. Tam zestrzelił pierwszy somolot hitlerowski (Me-109).

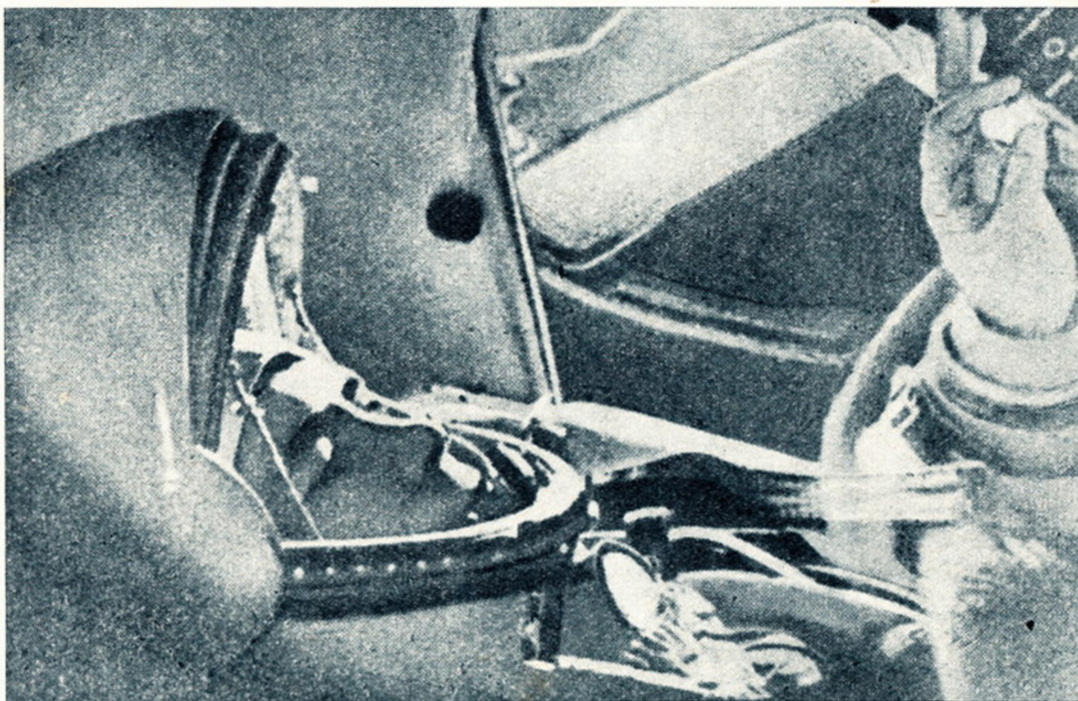
Po powrocie do Anglii zostaje mianowany dowódcą eskadry w dywizjonie myśliwskim 303 i awansowany do stopnia kapitana. W 1944 roku, po czteromiesięcznym odpoczynku w lataniu, objął dowództwo dywizjonu myśliwskiego 316. We wrześniu, podczas lotu bojowego nad północne Niemcy, na skutek zapalenia się silnika, skakał ze spadochronem. W niewoli przebywał 7 miesięcy, do końca wojny. Ogółem na samolotach wylatał ponad 2 500 godzin na 50 typach i wykonał 131 lotów bojowych. Na swym koncie ma 3 samoloty zestrzelone na pewno, 1 prawdopodobnie i 2 uszkodzone. Ponadto strącił 2 pociski V-1. Ma stopień polski kapitana i angielski majora (squadron leader). Między innymi posiada odznaczenia: Virtuti Militari V klasy i czterokrotnie Krzyż Walecznych. Ponadto ma odznaczenia angielskie i francuskie.

Zaczął pisać po powrocie z Afryki w 1943 roku. Napisał wtedy „W pogoni za Luftwaffe" – wspomnienia z walk nad Zachodnią Pustynią. Druga książka to „Messerschmitty w słońcu" – przeżycia w dywizjonach bojowych. Trzecia: „Zwichnięte skrzydła" napisana w niewoli. Do tej pory opublikował 22 książki o łącznym nakładzie ponad milion egzemplarzy. (m)



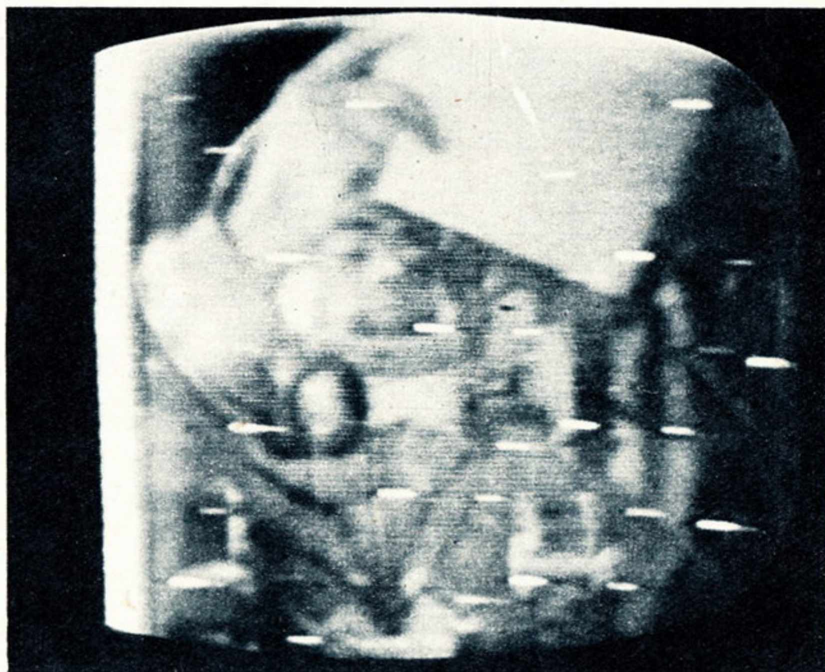
Bohdan Arct

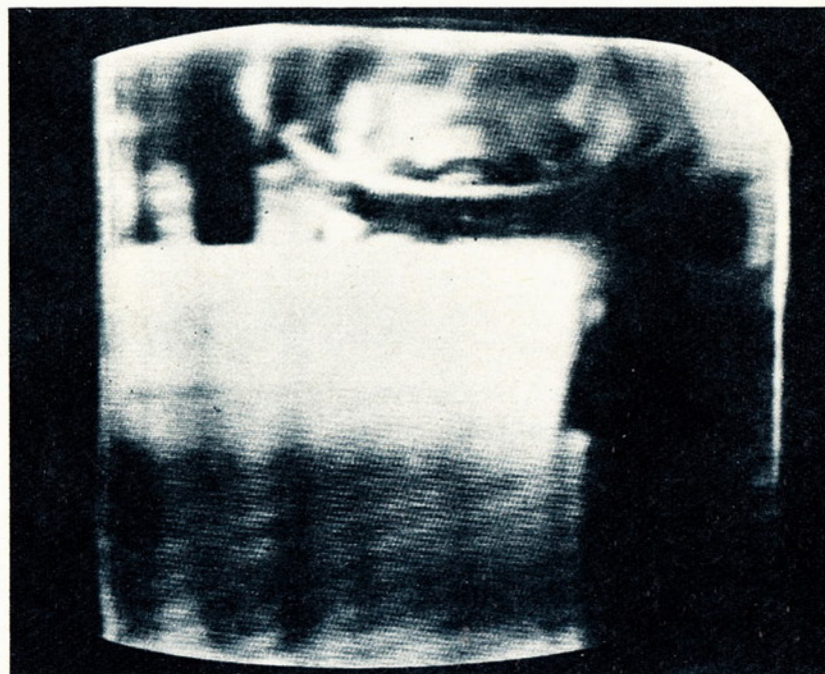
SPOTKANIE W KOSMOSIE



Obok zamieszczamy zdjęcia dokumentalne odnoszące się do najznakomitszego dotąd wydarzenia – zespołowego lotu dwóch kosmonautów radzieckich odbytego w dniach 11–15 sierpnia 1962 roku. Zdjęcia te uzupełniamy chronologią wielkiego lotu oraz wypowiedzią pierwszego kosmonauty świata – Jurija Gagarina.

Z LEWEJ: Kosmonauta Andrian Nikołajew w kabinie statku „Wostok-". NIŻEJ: Kosmonauta A. Nikołajew podczas bezpośredniej transmisji telewizyjnej ze statku „Wostok-3" w dniu 12. VIII. br. U DOŁU: Kosmonauta P. Popowicz podczas bezpośredniej transmisji telewizyjnej ze statku „Wostok-4" w dniu 12.VIII. br.





CHRONOLOGIA WIELKIEGO LOTU

Oto krótka chronologia historycznej wyprawy dwóch bliźniaczych statków kosmicznych (wszystkie dane wg czasu warszawskiego).

SOBOTA 11 SIERPNIA. 10.30 — start „Wostoka-3" z Andrianem Nikołajewem na pokładzie. Orbita: 183—251 km.

NIEDZIELA 12 SIERPNIA. 10.02 — start „Wostoka-4", z podpułkownikiem Pawłem Popowiczem na pokładzie. Orbita prawie identyczna: 180—254 km.

11.00 (w przybliżeniu) — dwaj kosmonauci meldują iż nawiązali ze sobą łączność radiową.

11.12 — Popowicz przesyła pozdrowienia premierowi Chruszczowowi. Mniej więcej w tym samym czasie Nikołajew podaje, że widzi przez iluminator statek kolegi.

11.30 — dwaj kosmonauci donoszą, iż rozpoczęli „wspólny lot w niedużej odległości".

11.34 — bezpośrednia transmisja telewizyjna z „Wostoka-4", widać Popowicza wpisującego coś do dziennika pokładowego.

19.30 — dwaj kosmonauci jedzą obiad i godzinę odpoczywają.

20.00 — Nikołajew układa się do snu.

20,30 — idzie spać Popowicz.

PONIEDZIAŁEK, 13 SIERPNIA. 3.30 — kosmonauci budzą się, jedzą śniadanie i gimnastykują się, aby potem przystąpić do wykonywania codziennego już programu badań.

21.00 — „Wostok-3" kończy czterdzieste okrążenie, „Wostok-4" — 24 okrążenie. Obaj kosmonauci śpia.

WTOREK, 14 SIERPNIA. 5.00 — „Wostok-3" kończy 46 okrążenie — prawie 2 miliony kilometrów; „Wostok-4" — 30 okrążeń, 1 240 tysięcy kilometrów.

15.10 — telewizja moskiewska nadaje kolejną, bezpośrednią transmisję z „Wostoka-3"; na policzkach Nikołajewa widoczny silny zarost.

20.00 — kosmonauci wykonali dzienny program badań i przygotowują się do snu. Śpiewają piosenki.

ŚRODA, 15 SIERPNIA. 2.30 — kosmonauci obudzili się pół godziny wcześniej niż w poprzednich dniach.

6.15 — japońskie stacje radiowe odbierają polecenie dla „Wostoka-4" o lądowaniu na 49 okrążeniu.

8.55 — „Wostok-3" ląduje po 64 okrążeniach i przebyciu 2 600 000 km. Nikołajew czuje się dobrze.

9.01 — ląduje „Wostok-4", Popowicz również zdrów i cały. Obleciał Ziemię 48 razy (lądował na 49 okrążeniu) przebył około 2 miliony kilometrów.

SOBOTA, 18 SIERPNIA. 13.00 — Moskwa entuzjastycznie wita nowych bohaterów Kosmosu. Powitanie to jest również transmitowane do Europy Zachodniej za pośrednictwem telewizji. Obaj kosmonauci otrzymują tytuły Bohaterów Związku Radzieckiego oraz Lotników-Kosmonautów ZSRR.

WTOREK, 21 SIERPNIA. 11.00 — konferencja prasowa z udziałem obu kosmonautów oraz uczonych w auli Uniwersytetu Moskiewskiego. Podano tam następujace informacje:

● Najmniejsza odległość na jaką zbliżyły się w przestrzeni oba statki „Wostok" wynosiła zaledwie 5 km.

● Nikołajew i Popowicz wylądowali w odległości ok. 200 km jeden od drugiego. I Nikołajew i Popowicz katapultowali się ze swego statku i opadali na spadochronach. „Wostoki" osiągnęły powierzchnię Ziemi w ich pobliżu. (Pierwsze nieoficjalne doniesienia po locie sugerowały, iż kosmonauci Nr.3 i 4 lądowali w „Wostokach").

Masa „Wostoka-3" podobnie jak „Wostoka-4" wynosiła ok. 5 ton.

● ZSRR przystępuje już do wypraw na inne planety. Najpierw wyruszą automatyczne stacje miedzyplanetarne, potem statki z ludźmi.

● Szeroka sieć stacji naziemnych umożliwiła bezpośrednie rozmowy ze statkami, praktycznie rzecz biorąc z każdego punktu ZSRR. Dwustronne rozmowy z kosmonautami na falach ultrakrótkich odbywały się na odległość kilku tysiecy km. a w skali fal krótkich zarejestrowano wypadki. kiedy zasięg łączności przekraczał 10 tys. km.

● Kosmonauci mogli opuszczać swe fotele i „pływać" swobodnie w kabinach. Za pomocą specjalnego systemu zainstalowanych w kabinach mikrofonów i głośników utrzymywali oni w tych warunkach łaczność z Ziemia. przy czym głos ich był dobrze słyszany niezależnie od tego w jakim miejscu kabiny się znajdowali.

Na zakończenie konferencji prezes Akademii Nauk ZSRR prof. Mstisław Kiełdysz wręczył obu kosmonautom złote medale im. K. Ciołkowskiego.



Zbliża się chwila startu. Kosmonauta Paweł Popowicz poddaje się zabiegom ubierania. Na zdjęciach: Wkładanie skafandra wysokościowego. Zwraca uwagę skupiony wyraz twarzy kosmonauty.



Zdjęcia: Agencja Prasowa Nowosti (APN) i „Awiacja i Astronawtika".

Jurij Gagarin
DALSZE KROKI W KOSMOSIE

Radziecka Agencja Prasowa Nowosti przygotowała do druku książkę pt. „Swiat za 20 lat". Jednym z tysiąca autorów tej książki jest pierwszy kosmonauta Jurij Gagarin. Jego artykuł o przyszłości brzmi dziś szczególnie aktualnie.

CHCIAŁBYM opowiedzieć, o moich marzeniach w tej dziedzinie działalności ludzkiej, która stała się moim zawodem na razie rzadko spotykanym i niezwykłym. Nigdy nie zapomnę błękitnobiałego słońca, które zupełnie nie jest podobne do tego, które widzimy z Ziemi. Na razie niewiele osób je widziało. Ale przekonany jestem, że w przyszłości zobaczą je dziesiątki, a może i setki mieszkańców Ziemi — będą to ludzie o różnych zawodach i obywatele różnych krajów. Będą oni wnikać w tajemnice wszechświata w imię jedynej idei — w imię dobra człowieka.

LĄDOWANIE NA KSIĘŻYCU

Nie odrywając się od realnych możliwości nauki i techniki, nieco tylko wkraczając w dziedzinę fantastyki, usiłuję wyobrazić sobie w jaki sposób zbudowane zostaną gigantyczne szczeble wiodące człowieka w Kosmos.

Będą to na początku satelici Ziemi, którzy przenikną coraz dalej w przestrzeń kosmiczną wzbogacając coraz bardziej naszą wiedzę o wszechświecie. Polecą w kosmiczną przestrzeń laboratoria, które zbadają strefy promieniowania wokół naszej planety, działalność Słońca, życie i ruch otoczenia Ziemi.

Wiedza ta pozwoli człowiekowi w ślad za satelitami wzlatywać w Kosmos.

W końcu — nastąpi dzień bezpośredniego kontaktu z Księżycem. Wyobrażam sobie, że w dniu tym na Księżycu wylądują ruchome automaty kierowane drogą radiową, które będą mogły wykonać szeroki program badań.

Opanowanie Księżyca jest kontynuowane. Na jego powierzchni dokładnie zbadanej przez wszędobylskie automaty lądują w dogodnym miejscu rakiety transportowe. Nie ma jeszcze w nich ludzi. Człowiek na razie dokonuje tylko lotów wokół Księżyca. Rakiety dostarczają na Księżyc zapasy wszystkiego co konieczne jest dla przebywania człowieka, żywność, paliwo rakietowe, potężne maszyny dla prac „księżycowych", części urządzeń z trwałego, lekkiego i nie przewodzącego ciepła — pianometalu.

Po wstępnych dokładnych badaniach na Księżycu pojawiają się ludzie. Myślę, że na Księżycu wyląduje od razu kilku kosmonautów. Tylko dobrze przygotowany zespół będzie mógł wykonać zadania pierwszego opanowania tej „trudnej" planety rozpalonej w dzień do 120 stopni, a nocą oziębiającej się do minus 150 stopni. Człowiek znajdzie prawdopodobnie obronę przed niesprzyjającymi warunkami istniejącymi na Księżycu we wnętrzu Księżyca. Istnieje tam niezmienna, równa temperatura, w której człowiek może żyć i pracować. Aby wyjść na powierzchnię Księżyca potrzebna będzie człowiekowi specjalna odzież izotermiczna.

KSIĘŻYC — WENUS I...

Myślę, że jeszcze na długo przed 1981 rokiem na Księżycu pojawi się pierwsze obserwatorium astronomiczne i powstanie pierwszy kosmodrom dla lotów na Wenus i na Marsa. Ciążenie jest sześciokrotnie mniejsze niż na Ziemi i nie ma tam atmosfery. O ileż prościej i lżej będzie wznosić się statkiem kosmicznym z Księżyca. Chciałbym być wśród tych, którzy dokonają pierwszego lotu na trasie Księżyc — Wenus. Przy wzniesieniu się w warunkach księżycowych, nie będzie się odczuwać przeciążenia, które musieli przeżywać pierwsi kosmonauci przy dokonywaniu lotów z Ziemi.

Nasz lot na Wenus będzie długotrwały. Marzę o tym by kosmiczne statki używały nie zwykłego paliwa a energii atomowej.

Jeden kilogram uranu może zastąpić tysiące ton paliwa. Trzeba będzie koniecznie użyć substancji, która tworzy strumień odrzutowy. Jeśli uda się doprowadzić prędkość strumienia do tysiąca kilometrów na sekundę — a jest to zaledwie jedna trzechsetna część szybkości światła — to substancji tej trzeba będzie niewiele.

... INNE PLANETY

O tym, co czeka człowieka na Wenus napisano już na pewno sto powieści fantastycznych. Nie chcę dodawać 101 hipotezy... Jednakże wierzę w to, że dzięki swemu uporowi i talentowi człowiek potrafi zmienić naturalne warunki Wenus, aby ludzie mogli na niej zamieszkać.

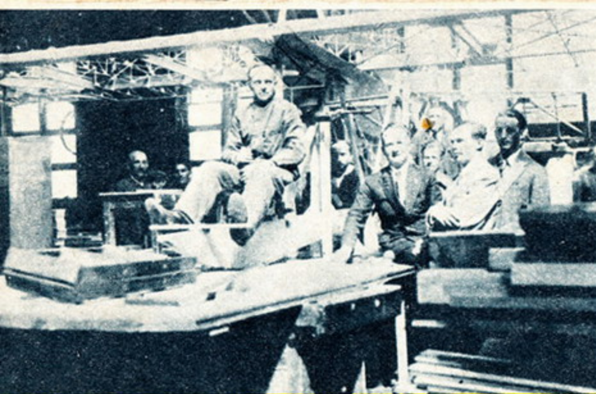
Według genialnej wizji Konstantego Ciołkowskiego człowiek opanuje całą przestrzeń wokół Słońca. Rozumiem, że nawet przy bardzo szybkim postępie nauki i techniki stanie się to dziełem wielu przyszłych pokoleń.

Być może, ktoś mi zarzuci, że marzenia moje są zbyt śmiałe, ale myślę, że w ciągu lat dwudziestu — tysiące turystów będzie latało nie tylko na Księżyc, Wenus i na Marsa, ale nawet na planety bardziej odległe.

17 sierpnia 1962 roku. Lotnicy-kosmonauci (od lewej): A. Nikołajew, J. Gagarin (dowódca oddziału kosmonautów) i P. Popowicz — podczas konferencji prasowej.



30 LAT LOTNICTWA NA ZIEMI NOWOSĄDECKIEJ 1932—1962



Pierwszy szybowiec CWJ, zbudowany w 1932 roku w Warsztatach Głównych PKP w Nowym Sączu przez Adama Bajdo (siedzi na siodełku szybowca). Na pierwszym planie od lewej: inż. Błaszczyk i inż. Skwarczyński. Poniżej: startuje Jerzy Iszkowski na szybowcu CWJ (Biegonice — 1932).





Naprawa szybowca szkolnego CWJ w Biegonicach. Od lewej: Goebel, Kwiatkowski, Markiewicz, Bajdo i Skalski.



Wyczynowy szybowiec polskiej konstrukcji „Orlik" przed startem z góry Jodłowiec Wielki w Tęgoborzu. W kabinie Leopold Kwiatkowski (1938).



Fragment szkolenia podstawowego na górze Rachów. Na pierwszym planie instr. pil. Bolesław Pawluśkiewicz. Za nim uczeń na „Wronie" (1938). Poniżej: przed odlotem pierwszej „Wrony" zbudowanej w warsztatach kierowanych przez Adama Bajdo. „Wronę" oblatał Br. Włodarczyk (1934).



NAD malowniczymi terenami Ziemi Nowosądeckiej, w pobliżu jeziora rożnowskiego, krążyły szybowce. Lśniły w słońcu pomarańczowe skrzydła „Much", błyszczał kadłub coraz wyżej wspinającej się „Czapli", mienił się w promieniach słonecznych dwumiejscowy „Bocian" wykonujący szeroki zakręt nad doliną.



„Latają" — myśleli ci, którzy spostrzegali na tle nieba smukłe szybowce. Tak, to latało Tęgoborze, ściślej — sekcja szybowcowa Aeroklubu Podhalańskiego. Tutaj młode pokolenie Podhala zdobywało doświadczenia lotnicze. Powietrzne wędrówki pilotów obserwowane były przede wszystkim przez młodzież, której śniły się ikarowe loty. Każdego dnia spora grupka malców z uporem podążała na wysoką górę zwaną Jodłowiec Wielki, skąd startowały szybowce, z zazdrością i jednocześnie z nadzieją spoglądała na młode dziewczęta i na chłopców krzątających się wokół lekkich maszyn nie mających silnika.

„Skrzydła" nie wyrastały od razu młodzieży Podhala. Wiele trudności należało przy tym pokonać. Trzeba było się uczyć, bo nikt bez nauki nie mógł zostać dobrym pilotem. Ale za to później — ile radości dawał każdy pewnie i prawidłowo wykonany lot nad rodzinną ziemią.

Kiedyś w pionierskich latach szybownictwa na Podhalu młodzież zdobywała wiedzę i doświadczenia lotnicze. Spośród niej właśnie wyrośli instruktorzy i kierownicy istniejącego aeroklubu w Nowym Sączu: Jerzy Iszkowski, Leopold Kwiatkowski, Augustyn Połomski i inni. Dzisiaj oni szkolą młodych entuzjastów lotnictwa Ziemi Nowosądeckiej.

KILKUNASTOLETNI chłopiec — Leopold Kwiatkowski — miał jedną namiętność: pragnął zdobyć jak najwięcej wiedzy o lotnictwie. Dążył on uparcie do tego celu, nie cofał się przed żadną przeszkodą. Mieszkając w Nowym Sączu, a później w Zakopanem — miastach z widokiem na góry — wczesnym rankiem zrywał się z łóżka, otwierał szeroko okno, wdychał pełną piersią powietrze, patrzył długo w niebo, a potem siadał do swych książek. Zawsze przed pójściem do szkoły lubił zajrzeć do przerabianych ćwiczeń i zadań. Aczkolwiek kończył pięcioletnie Technikum Przemysłu Artystycznego, nadal był aktywnym członkiem sekcji modelarskiej, istniejącej przy szkole. Budował modele, które budziły uznanie, stawał do zawodów i nadal myślał o lataniu.

Od tego czasu minęło kilka lat. Wreszcie przyszedł pamiętny dla Nowego Sącza rok 1931. Wtedy to dzięki inicjatywie inż. Henryka Błaszczyka powstała na terenie Warsztatów Głównych PKP — Sekcja Lotnicza. Ona to rozpoczęła budowę pierwszego szybowca szkolnego CWJ, przy czym jego wykonawcą był zdolny mechanik lotniczy Adam Bajdo. Po zakończeniu budowy pierwszego egzemplarza przystąpiono do prac nad zbudowaniem serii szybowców — trzech CWJ. Do sekcji tej zgłosił się nie tylko Leopold Kwiatkowski, ale wielu innych entuzjastów lotnictwa. Między innymi stał się jej członkiem obecny wiceprezes Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu Jerzy Iszkowski. Obaj zresztą — Iszkowski i Kwiatkowski — wraz z 51 uczestnikami brali udział w wyprawie szybowcowej do Biegonic. Wyprawę tę, której kierownikiem i instruktorem był por. pil. Tadeusz Kurowski, zorganizowano jesienią 1932 roku wspólnie z Kolejową Sekcją Lotniczą Aeroklubu Krakowskiego. Spośród 53 uczestników — 39 otrzymało kategorię „A" pilota szybowcowego, a 17 kategorię „B". Ogółem wykonano 6116 lotów w czasie 14-tu godzin, w okresie ponad sześciotygodniowego szkolenia. Latano oczywiście m.in. na czterech szybowca CWJ wykonanych w Nowym Sączu pod kierunkiem Adama Bajdo. Przy tej okazji warto dodać, że Leopold Kwiatkowski ukończył szkolenie w Biegonicach z wynikiem bardzo dobrym.

Od czasu wyprawy do Biegonic, uwieńczonej zresztą dużym powodzeniem (wrzesień—październik 1932), zaczęto liczyć w kalendarzu rok za rokiem działalność lotniczą na terenie Ziemi Nowosądeckiej.

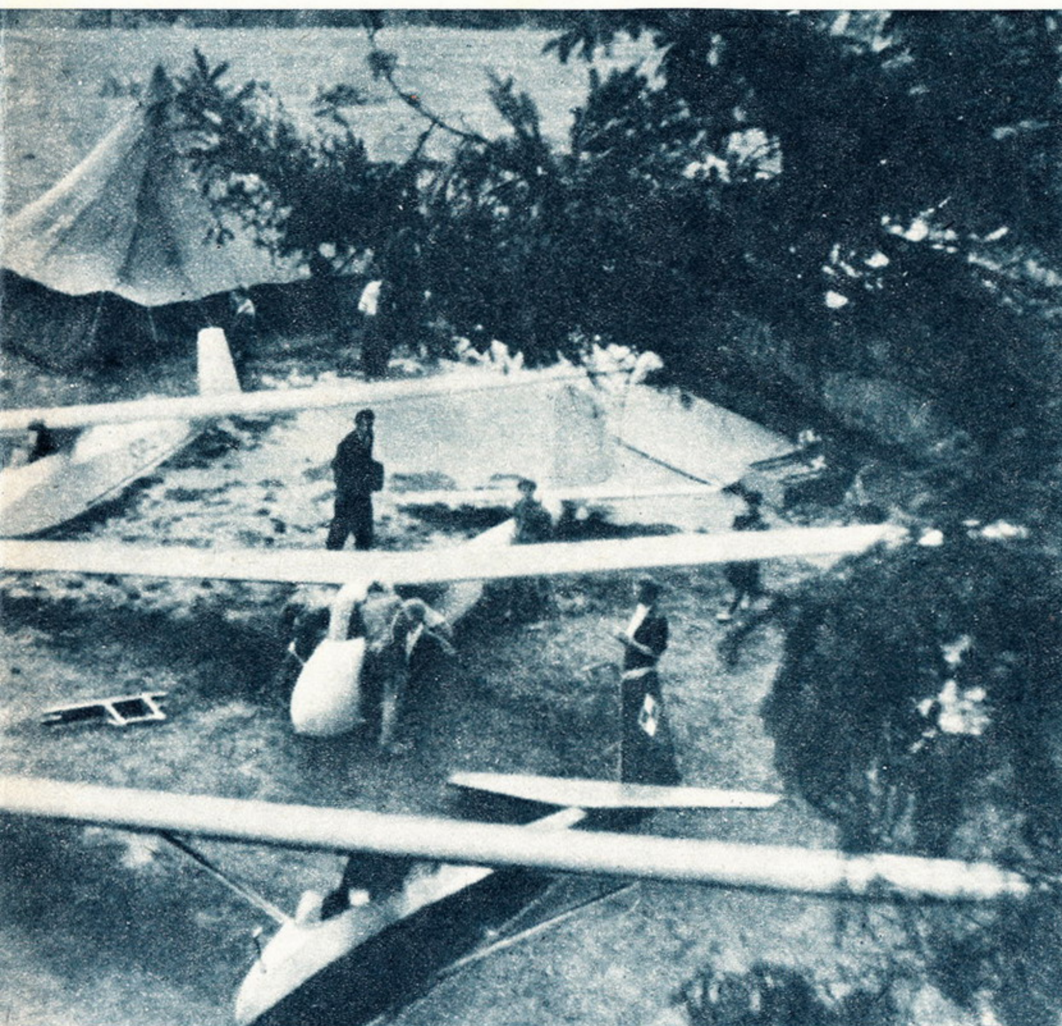
W 1933 roku sekcja lotnicza przekształciła się w Koło Szybowcowe LOPP. Kierownictwo koła, w dowód uznania za dotychczasową wyróżniającą się pracę wysłało Leopolda Kwiatkowskiego jeszcze tego samego roku na wyższe szkolenie szybowcowe i praktykę instruktorską do Bezmiechowej. Już w sierpniu otrzymał on uprawnienia instruktora szybowcowego do szkolenia ślizgowego. Również w 1933 roku odkryto nowe tereny szybowcowe, dające większe możliwości szkoleniowe i treningowe. Chodzi w tym przypadku o górę Jodłowiec Wielki w miejscowości Tęgoborze koło Nowego Sącza. Po szczegółowym oblataniu terenu, w którym uczestniczył także Leopold Kwiatkowski, poczyniono starania w celu zatwierdzenia go przez Ministerstwo Komunikacji, a następnie zakupienia.

Pod kierownictwem dwóch pilotów inż. Bronisława Skwarczyńskiego i instruktora Leopolda Kwiatkowskiego powstaje samodzielny ośrodek szkolenia szybowcowego pod nazwą: Szybowcowa Szkoła Ślizgowa Kolejowego Koła LOPP, początkowo na górze Rachów w Tęgoborzu. Trwa intensywna budowa hangaru. Władze kolejowe LOPP żywo interesują się działalnością szkoły szybowcowej.

Dopiero w 1934 roku Szkoła Szybowcowa w Tęgoborzu zmienia teren szkolenia i przenosi się na najwyższy w okolicy szczyt góry — Jodłowiec Wielki. Wkrótce też przystąpiono i tam do budowy hangaru oraz pomieszczeń dla uczestników kursów szybowcowych. Również i w tym roku instruktor Kwiatkowski wyjeżdża na dalsze kursy podwyższające jego kwalifikacje instruktorskie. Kończy także kurs lotów wleczonych we Lwowie.

W następnych dwóch latach zakończono budowę nowego ośrodka szkoły szybowcowej w Tęgoborzu na szczycie góry Jodłowiec Wielki. Na wiosnę 1936 roku były już gotowe pomieszczenia dla 40 uczestników kursów szybowcowych w części parterowej hangaru.

Skrzydła Podhala



Po lewej: Szybowce na starcie; od lewej: SG-38 „Jeżyk", „Olimpia", „Jeżyk". (Jodłowiec — 1948).



Po prawej: fragment szkolenia podstawowego na górze Rachów w Tęgoborzu (1947). Poniżej: trzech górali — trzech szybowników, którzy sprawili wielką niespodziankę publiczności lądując w czasie pokazów na trzech szybowcach typu „Mucha". Od lewej: Szcześniak, Kwiatkowski i Lupa.



Ukończono również budowę kasyna. Jego projektantem i wykonawcą był kierownik techniczny Szkoły Szybowcowej Adam Bajdo. Pełny rozkwit działalności szkoły następuje w 1937 roku. W tym czasie prowadzono dalsze szkolenie podstawowe (ślizgi na szybowcach „Wrona" i „Żaba") na górze Rachów. Szkoła staje się coraz bardziej znana w kraju i za granicą. Wśród wielu entuzjastów szybownictwa, właśnie tutaj latał obecny gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

Tęgoborze, jak każde szybowisko w Polsce, sprzyjało zawieraniu znajomości. Zresztą piloci, podobnie jak ptaki zdradzają instynkty budowania rodzinnych gniazd. Przykładem tego może być ślub instruktora-pilota Mieczysława Lewandowskiego z pilotką szybowcową Janiną Muśnicką. Oczywiście ślub odbył się na terenie Szkoły Szybowcowej w Tęgoborzu z zachowaniem — przy tego rodzaju okazjach pełnego ceremoniału lotniczego. Nie było to jednak pierwsze i ostatnie tego rodzaju wydarzenie.

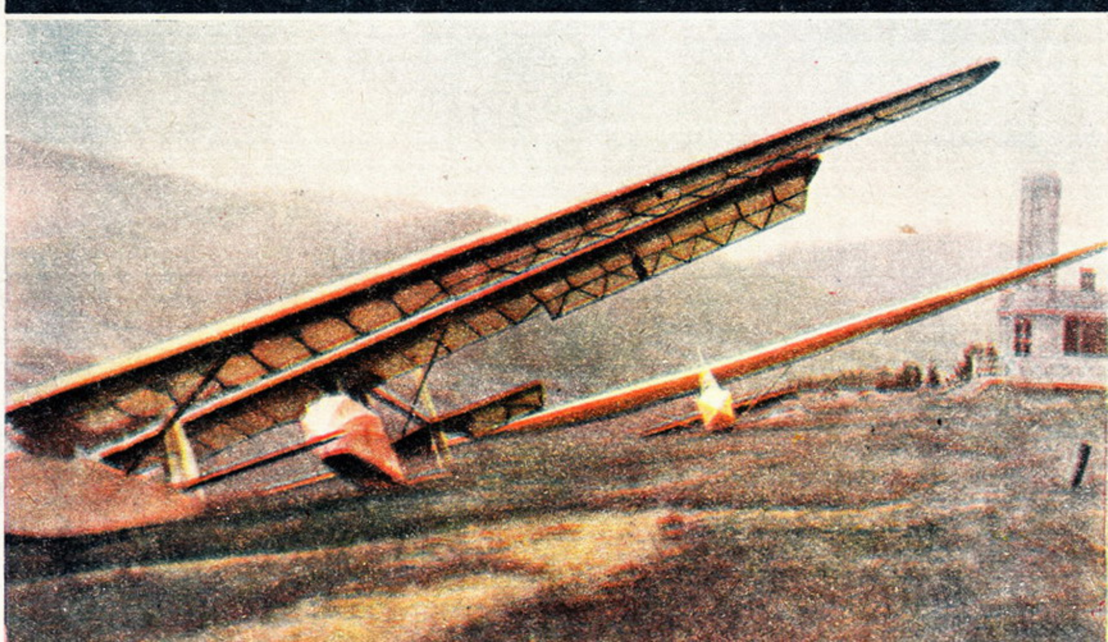
Zupełnie innym wydarzeniem dla szkoły było przybycie 12-osobowej grupy harcerzy węgierskich, którzy tutaj uzyskali pełne przeszkolenie szybowcowe. Czuli się jak u siebie w domu i zostawili w Polsce wielu serdecznych przyjaciół.

Ostatni lot z szybowiska wykonał instruktor Leopold Kwiatkowski dnia 25 sierpnia 1939 roku. Był to przelot docelowy Tęgoborze — Żar. Do osiągnięcia celu zabrakło zaledwie kilku kilometrów, tak że ówczesny kierownik szkoły musiał się zadowolić odległością 95 km. Nie wykluczone, iż był to ostatni przelot na taką odległość, przed wybuchem drugiej wojny światowej.

Od powstania Szkoły Szybowcowej w Tęgoborzu do dnia 25 sierpnia 1939 roku, a więc zakończenia jej działalności, przeszkolono 1 155 osób, przy czym wykonano 21 078 lotów w czasie 2 950 godzin i 32 minuty. Ogółem przeleciano 5 057 km. W szkole uzyskało 248 osób kategorię „A" pilota szybowcowego, 187 osób kategorię „B", 266 osób kategorię „C" i 16 osób kategorię „D". Tęgoborze dysponowało wówczas 33 szybowcami szkolnymi, przejściowymi i wyczynowymi. Pionierskie zasługi przy budowie szkoły położyli inż. Bronisław Skwarczyński — pierwszy kierownik i administrator szkoły, inicjator prac pionierskich i organizacyjnych; Adam Bajdo — kierownik warsztatów szybowcowych, on to kierował budową 17 szybowców na terenie Nowego Sącza; Leopold Kwiatkowski — instruktor-pilot, pierwszy kierownik wyszkolenia, później kierownik szkoły. Ponadto duży wkład pracy wnieśli: L. Wasilewski, inż. Nęcki, W. Goebel, S. Grądziel, Hełczyński, R. Garncarz, W. Czernek i J. Jaworski. Natomiast szkolenie szybowcowe prowadzili następujący instruktorzy. Leopold Kwiatkowski, Jan Skalski, Mieczysław Lewandowski, Zygmunt Brzeski, Bolesław Pawluśkiewicz, Tadeusz Haczkiewicz i Edmund Wabik.

Któregoś dnia, na krótko przed wybuchem wojny, przyszły zarządzenia wykonawcze odnośnie dalszych losów szkoły. Hangary wypełnione szybowcami oraz osprzętem zostały zamknięte i oddane pod całkowitą opiekę dozorcom, którzy otrzymali surowe polecenie, aby w razie nadejścia wojsk hitlerowskich „puścili z dymem" hangary wraz z szybowcami. Kierownictwo szkoły bądź powołano do wojska, bądź udało się na wędrówkę w kierunku wschodnim celem stawienia się do pracy w szkolnych oddziałach lotniczych. Tymczasem Nowy Sącz i Tęgoborze zajęły oddziały niemieckie. Dozorcy, zamiast podpalić hangary zgodnie z otrzymanym poleceniem, po prostu stchórzyli i uciekli, zostawiając wrogowi zagospodarowane szybowisko wraz

Powszedni dzień na starcie w Szkole Szybowcowej Tęgoborze w 1936 roku. Na pierwszym planie szybowce „Komar", „Czajka", „Komar". Po prawej — kasyno szkoły.



Skrzydła Podhala

DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

ze sprzętem wartości kilku milionów złotych przedwojennych. Hitlerowcy zdewastowali szkołę, a sprzęt i szybowce w liczbie 33 wywieźli do południowej Austrii. W czasie okupacji szkoła została całkowicie zniszczona. Dwa hangary i kasyno — rzekomo na polecenie starosty niemieckiego — rozebrała i sprzedała gmina Łososina Dolna. Dochodzenia w tym kierunku — prowadzone po wyzwoleniu — nie dały żadnego rezultatu z braku konkretnych dowodów. Z dawnej szkoły pozostały tu i ówdzie fundamenty, których nie udało się wydostać okupantowi z ziemi.

W czasie wojny wychowankowie szkoły walczyli na wszystkich frontach, przy czym wielu z nich odeszło na zawsze z grona żyjących.

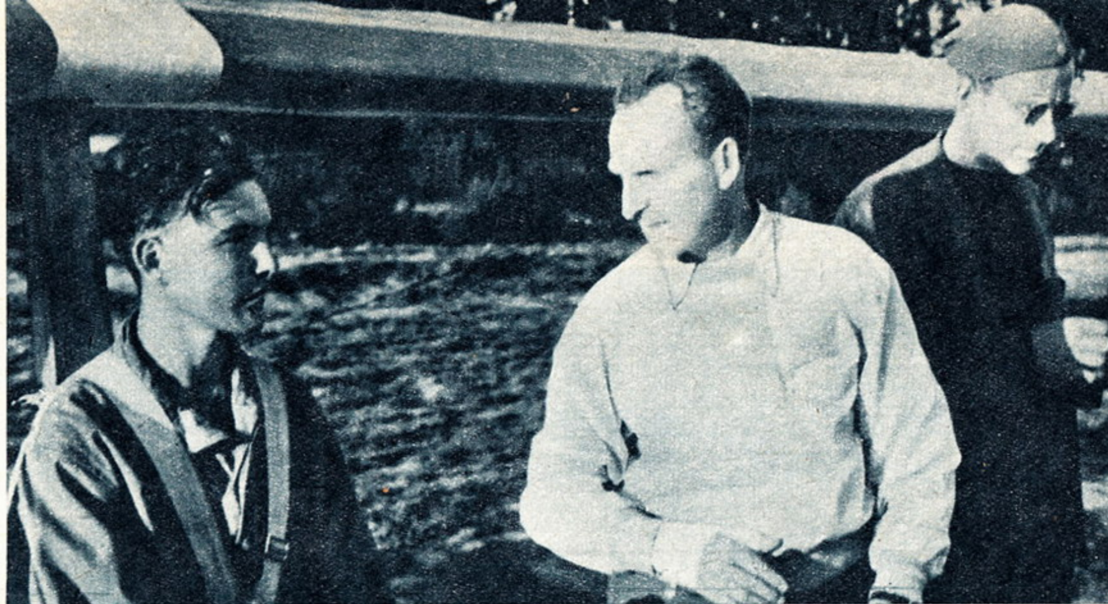
Po wyzwoleniu, pięciu byłych pracowników szkoły, Adam Bajdo, Zdzisław Helczyński, Wojciech Koszkul, Leopold Kwiatkowski i Jan Lupa rozpoczęli w 1946 roku pracę nad odbudową szkoły. W pierwszym okresie organizacyjnym dysponowano jedynie 6,33 ha własnego gruntu, gruzami fundamentów zabudowań szkoły oraz niezwykłym uporem ludzi, którzy za wszelką cenę postanowili odbudować szkołę. W tym czasie odbyto dziesiątki zebrań, narad i podróży służbowych.

Powstająca od początku szkoła musiała pokonywać wielkie trudności przy pertraktacjach o dzierżawy terenów szybowcowych, których właściciele stali na stanowiskach nieustępliwych, przy czym ich żądania były nie do przyjęcia.

Z inicjatywy Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, w maju 1946 roku przydzielono 9 szybowców typu „Jeżyk", które przywieziono z Ziem Odzyskanych w miesiącu lipcu. Jesienią otrzymano 4 szybowce szkolne SG-38. W 1947 roku i 1948 roku szkoła uzyskała dalsze szybowce, których stan na koniec 1948 roku wynosił 27.

Brak dachu i pomieszczenia dla sprzętu i ludzi, brak odpowiednich kredytów, zmusił kierownictwo szkoły do zrealizowania zamierzeń tymczasowych, a mianowicie: budowy baraku na warsztat, pomieszczenia dla uczni, biura oraz hangaru, załatwienia dzierżawy potrzebnych terenów, wyrębu przeszkadzających drzew i lasków, budowy linii telefonicznej oraz szosy na szybowisko długości 1,5 km.

W okresie od 1947 do końca 1948 roku szkoliło się i trenowało w szkole 205 osób. Pomieszczenia dla latających znajdowały się: w baraku — dla 20 osób, w namiotach — dla 16 osób, w stodole — dla 10 osób. W chwilach wolnych od lotów prowadzono wykłady teoretyczne. Zimą 1948 roku szkoła zorganizowała przy współudziale Powiatowego Obwodu Ligi Lotniczej szybowcowy kurs teoretyczny.



— Rysiu, spokojnie, miękkie ruchy... i uwaga na zwisy — mówi instruktor Leopold Kwiatkowski. Obok stoi instruktor Augustyn Połomski (1949).



Instruktor Augustyn Połomski (drugi z lewej) wraz z uczniem przed startem z lotniska Kurów koło Nowego Sącza (1958).

W 1948 roku szkołę przejęła Powszechna Organizacja „Służba Polsce". Komendantem szkoły był por. Wapniarski, a szefem wyszkolenia instruktor Leopold Kwiatkowski. Do najpracowitszych ludzi szkoły należał kierownik warsztatu szybowcowego Wojciech Koszkul. Swym doświadczeniem i sumiennością położył duże zasługi przy odbudowie szkoły. Dwa lata później, gdy ludzie szkoły przebrnęli przez największe trudności i kiedy szkoła zaczęła wkraczać na drogę pięknego rozwoju, wtedy władze przełożone zaczęły stopniowo zwalniać instruktorów. W listopadzie 1950 roku przeprowadzono ostatnie loty. Dnia 15 listopada 1950 roku Leopold Kwiatkowski otrzymał wypowiedzenie pracy. Był to dzień jego imienin. Musiał odejść z lotnictwa i rozpocząć pracę w kamieniołomach. Tymczasem szkołę stopniowo zamykano i wywożono sprzęt. W rok później nie było już na tym terenie żadnego szybowca.

Przez ponad pięć lat specjaliści lotniczy pracowali w innych, tymczasowych zawodach, wyróżniając się pracowitością i rzetelnością. Dopiero z początkiem 1957 roku, po powołaniu do życia Aeroklubu Podhalańskiego — w wyniku reaktywowania Aeroklubu PRL w grudniu 1956 roku — można było ponownie przystąpić do pracy lotniczej na Ziemi Nowosądeckiej. I znowu tym razem, po raz trzeci z kolei, stanęli do odbudowy lotnictwa ludzie, którym drogie było lotnictwo na tych terenach, dla których lotnictwo było sensem życia. Stawili się niemal wszyscy i zabrali się ponownie do pracy. Rok ten należy uznać za nowy okres działalności lotniczej na tym terenie.

Dzięki pomocy przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej, jednocześnie prezesa Aeroklubu Podhalańskiego, Janusza Pieczkowskiego, pomocy Warsztatów Naprawczych PKP w Nowym Sączu oraz władz lotniczych tak sportowych jak wojskowych w Warszawie, aeroklub mógł rozpocząć swą działalność. Dnia 19 maja 1957 roku nastąpiło otwarcie sezonu lotniczego w Tęgoborzu, połączone z pokazami lotniczymi, które oglądało 6000 osób.

Od 1957 roku Nowy Sącz rozpoczął działalność wielokierunkową, a więc nie ograniczającą się jedynie do szybownictwa. Oprócz sekcji szybowcowej aeroklubu, powołano do życia sekcję modelarską, spadochronową i samolotową. Ich działalność przeszła oczekiwania kierownictwa. W ciągu pięciu lat (1957—1961) przeprowadzono 17 150 lotów szybowcowych w czasie 3 935 godzin i 68 minut, na samolotach wylatano 2 758 godzin.

Dnia 18 września 1960 roku otwarte zostało w Łososinie Dolnej nowe lotnisko wybudowane wysiłkiem młodzieży, społeczeństwa Podhala oraz przybyłych żołnierzy budowlanych wojsk lotniczych. Lotnisko, od którego uzależniony istnienie i rozwój aeroklubu, stało się bodźcem do dalszej intensywniejszej działalności.

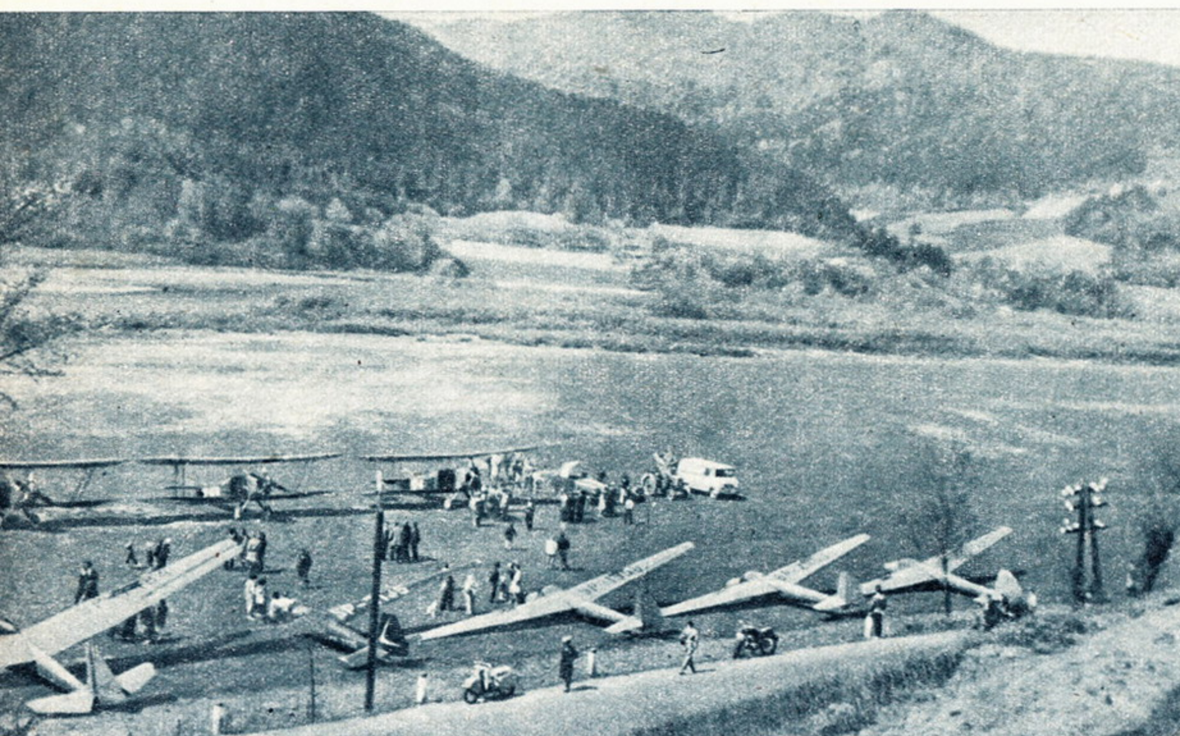
Prezesem aeroklubu jest obecnie dyrektor Banku Rolnego w Nowym Sączu Mieczysław Zając, wiceprezesem — świetny organizator, ogólnie znany ze swego prawego charakteru i uczynności — Jerzy Iszkowski, kierownikiem wyszkolenia Leopold Kwiatkowski — popularny z lat poprzednich jako „Baca z Jodłowca". Dwaj doświadczeni instruktorzy szybowcowi Jan Lupa i Augustyn Połomski, szef techniczny Marian Nowak oraz członkowie Zarządu w osobach: Marek Stanisław, Zdzisław Ślepiak i Stanisław Serafin — to najaktywniejsi ludzie Klubu Podhalańskiego. Natomiast z wyróżniających się pilotów należy wymienić Krzysztofa Drożdża, Grzegorza Bąka, Andrzeja Salamona i Andrzeja Strasika.

W tych dniach mija 30 lat działalności lotniczej na Ziemi Nowosądeckiej, działalności, o której można by jeszcze długo opowiadać. Rocznica ta jednak obchodzona będzie dopiero, w przyszłym roku, ponieważ Zarząd Aeroklubu Podhalańskiego przesunął ją z przyczyn organizacyjnych.

Życzymy Wam, Drodzy Koledzy i Przyjaciele lotniczy, dalszych owocnych, nie mniejszych jak w minionym 30-leciu, osiągnięć. Niech Wasze skrzydła podhalańskie umacniają się z każdym dniem i zwiększają promień działania. Młodzież Podhala, której śnią się skrzydła, czeka na Was i wierzy, że Wy nauczycie ją latać ku gwiazdom.

TADEUSZ MALINOWSKI

Lotnisko Kurów. Otwarcie sezonu lotniczego dnia 23 kwietnia 1961 roku.



MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"


Szybowiec. Rozpiętość — 280 mm, długość — 450 mm, ciężar — 110 G.

CIEKAWE EKSPERYMENTY
POLSKIEGO INŻYNIERA W BRAZYLII



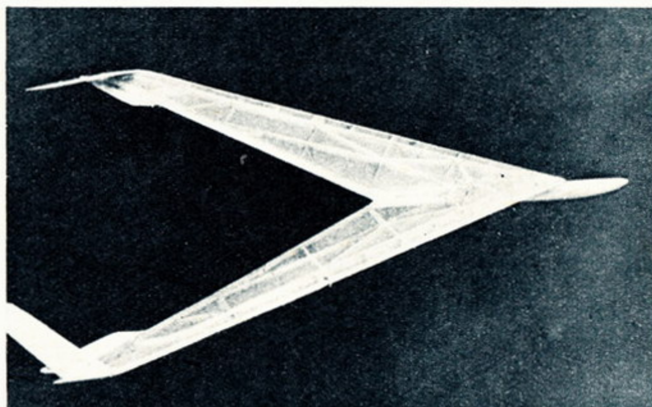
INŻYNIER MARIAN PIEKARSKI urodził się w Brazylii, mieszka i pracuje w Kurytybie w stanie Parana. Jest inżynierem budowlanym, a jego sportową pasją od 20 lat są modele latające. Od 10 lat buduje wyłącznie szybowce bezogonowe startujące z ziemi z gumowej wyrzutni. Budowę tych modeli doprowadził do wielkiej doskonałości: odnosi się to zarówno do konstrukcji, jak i techniki startu.

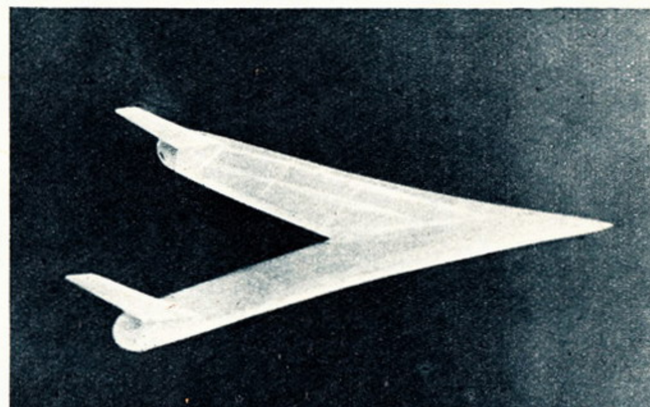
W sierpniu inż. Piekarski odwiedził ziemię swoich ojców, a przy okazji — naszą redakcję zapraszając na pokaz lotów swoich modeli. Modele o bardzo nowoczesnych sylwetach, zbudowane były z bardzo twardej balsy i pokryte cienkim papierem.

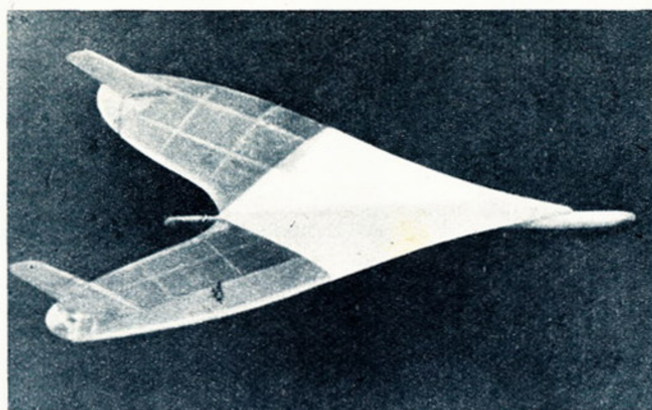
Pokaz wypadł imponująco. Warto powiedzieć, że przy starcie modele inż. Piekarskiego osiągają prędkość rzędu 30—60 m/sek i fantastyczną wysokość przy naciągu złożonym z ok. 2-metrowej długości gumy o przekroju ok. 20 x 10 mm. Obserwowaliśmy z podziwem zręczność, z jaką konstruktor wyrzucał modele. Z podziwem również trzeba wymienić liczbę 50 000 startów (słownie pięćdziesiąt tysięcy!), które inżynier osobiście przeprowadził celem osiągnięcia doskonałości konstrukcji bezogonowych.

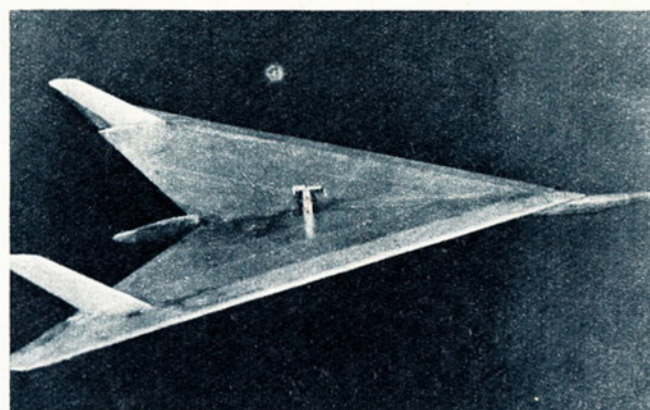
Już w najbliższych numerach opublikujemy dokładny plan bezogonowca do startu z wyrzutni projektu inż. Piekarskiego. Otrzymaliśmy bowiem na pamiątkę oryginalny model i zezwolenie na publikację. Korzystając z okazji serdecznie dziękujemy za cenny podarunek, a być może i u nas przyjmie się nowy rodzaj małego lotnictwa proponowany przez jego entuzjastę. Załączone zdjęcia są przeglądem ewolucyjnym prac naszego rodaka zza oceanu.

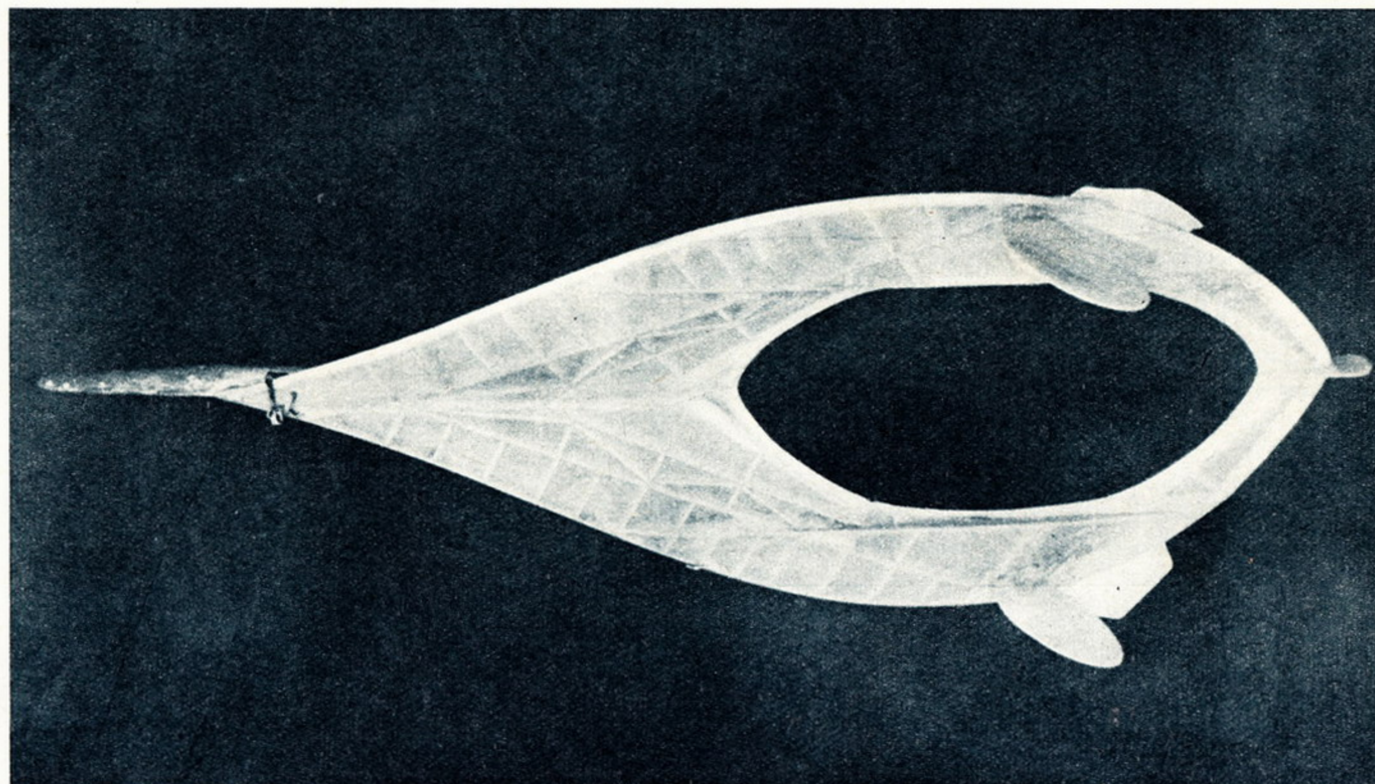
PAWEŁ ELSZTEIN


Szybowiec. Rozpiętość — 300 mm, długość — 400 mm, ciężar — 85 G.


Szybowiec. Rozpiętość — 300 m, długość — 450 mm, ciężar — 80 G.


Szybowiec P-303. Rozpiętość — 340 mm, długość — 450 mm, ciężar — 95 G.


Szybowiec-delta lądujący na spadochronie. Rozpiętość — 450 mm.


Szybowiec. Rozpiętość — 330 mm, długość — 600 mm, ciężar — 100 G.

II Samolotowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji

BUDAPESZTEŃSKA LEKCJA



Znaczek mistrzostw świata.

ZANIM DOSZŁO DO MISTRZOSTW

Po pierwszych mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej w Bratysławie w 1960 roku, gdzie nasza ekipa startowała na pożyczonych Zlinach—226 „Trener" postanowiono zakupić w Czechosłowacji kilka samolotów. Myślano o rewelacyjnych wtedy samolotach Zlin—326 „Akrobat". Tylko intensywny trening i tak zwane „wlatanie się" w samolot może zapewnić większe sukcesy (najlepszy z Polaków Stanisław Kasperek zajął w Bratysławie 13 miejsce). Znalazły się pieniędze. Poczyniono starania związane z kupnem. Przygotowywano się też od strony sportowej. Ostatnie mistrzostwa Polski we Wrocławiu oparte były na regulaminie drugich tegorocznych mistrzostw świata. Wyniki mistrzostw Polski pozwoliły ustalić grupę pilotów do ostatecznych treningów przed występem w Budapeszcie.

Na zgrupowaniu w Warszawie stawili się wreszcie zawodnicy. Trenowano codziennie rano i wieczorem, ale na... Zlinach—26 ogólnie dostępnych w Polsce. Wszyscy kręcili prawie bezbłędnie, kiedy na siedem dni przed mistrzostwami w Budapeszcie nadeszły długo oczekiwane samoloty. Lecz nie kiedyś wymarzone „Akrobaty", a o wiele gorsze samoloty typu Zlin—326 „Master". Trzeba było się uczyć na nich akrobacji niemal od początku. Na „Masterach" trenowano w Krośnie. Po 6—7 lotów na jednego zawodnika dziennie. O wiele za dużo. Zdawano sobie z tego sprawę. Cóż było jednak robić. Trzeba było się chociaż trochę „wlatać" w samolot. Zrobiono po około 30 lotów na każdego. Już wtedy zdawano sobie sprawę z tego, że „Master" nie będzie sprzymierzeńcem w walce o dobre miejsca.

Mjr Jerzy Leszek, kierownik i trener ekipy na własną odpowiedzialność robił co mógł, by w miarę możliwości przystosować samoloty do ciężkich akrobacyjnych zadań.

Zdając sobie sprawę, że nie ma co liczyć na sukcesy zastanawiano się nawet nad tym, czy nie zrezygnować z udziału w mistrzostwach. Przechyliły szalę optymistyczne nadzieje, że jeśli nie indywidualnie, to co najmniej drużynowo mamy jakie takie szanse na dobre miejsce. Utwierdzał w tym przekonaniu wyrównany poziom całej reprezentacyjnej piątki zawodników.

PRZEBIEG MISTRZOSTW

Na starcie II Mistrzostw Świata w Akrobacji Samolotowej w Budapeszcie rozegranych w dniach 19—26 lipca br. stanęło 32 zawodników z 9 państw.

Nasze samoloty już przed startem stały na straconej pozycji. Przy tych samych 160 KM „Trener — Master" waży 700 kG, „Akrobat" zaś 550 kG, a „Trener" — 520 kG. Radzieckie „Jaki—18 P" mają natomiast aż 260 KM i nie boją się jak my... beczek w pionie.

Pierwsza konkurencja — wiązanka akrobacji obowiązkowej. Przeważają lewe przewroty w pionie. Duża stawka i zdenerwowanie oraz najsłabsze samoloty (co jednogłośnie uznali wszyscy uczestnicy mistrzostw) nie wpływają dodatnio na samopoczucie i wyniki. Do tego dochodzą 40-stopniowe upały i niezbyt szczęśliwe losowanie. Jako pierwszy leci bowiem Polak Stefan Studencki. Na dodatek jeszcze pierwszą obowiązkową wiązankę kończy on prawym zamiast lewym zakrętem „na plecach" (na skutek pomyłki w dostępnym naszym zawodnikom rosyjskim tłumaczeniu regulaminu). Duża strata punktów. 30 miejsce.

Mimo to pozostali spisują się całkiem nieźle. Ackerman jest 9-ty ze stratą tylko 1,6 pkt do dotychczasowego mistrza świata Czechosłowaka V. Bezaka, który w pierwszej konkurencji był siódmy. 12-ty jest Wikło, 18-ty Kasperek. Różnice punktowe niezbyt duże. Późniejszy mistrz świata Węgier Toth jest 13-ty ze stratą aż 16,9 pkt do Ackermana. Zwycięzcą pierwszej konkurencji jest zawodnik Związku Radzieckiego Orłow — 702,9 pkt. Drużynowo (liczy się suma punktów trzech pierwszych zawodników) Polacy są na czwartym miejscu ze stratą do zajmujących trzecie miejsce Czechosłowaków 10,7 pkt. I tu triumfuje drużyna radziecka — 2089,4 pkt.

Druga konkurencja obowiązkowa — przewaga prawych przewrotów w pionie. Nie jest źle. Ackerman jest 11-ty — 641,3 pkt. Różnice punktowe też niewielkie. Indywidualnie triumfuje zawodnik radziecki, tym razem Łojczikow — 712,0 pkt. Po dwóch konkurencjach obowiązkowych prowadzi Łojczykow — 1 400,2 pkt i drużyna radziecka 3 998,1 pkt. Polak Ackerman utrzymuje 9-tą pozycję — 1 298,1 pkt, a nasza drużyna zajmuje czwartą lokatę — 3 713,0 pkt, wyprzedzając NRD — 3 584,3 pkt i USA — 3 501,8 pkt.

Przychodzi trzecia najmniej radosna dla naszych reprezentantów konkurencja — akrobacja dowolna. Polacy wierzą w Ackermana i w jego miejsce w finałowej dziesiątce. Jednak dopiero tu daje się wyraźnie odczuć brak mocy w naszych samolotach. Wiązanki Polaków są na ogół „tanie", to znaczy pozbawione figur wysoko punktowanych, których nie można bezbłędnie wykonać na samolotach typu „Master", na przykład beczek w pionie. Ponadto wszyscy mają trudności z utrzymaniem regulaminowej wysokości ponad 100 metrów po wykonaniu całej wiązanki. „Cudów" dokazuje mistrz Polski Stanisław Kasperek. Jego świetne ewolucje na granicy 100 metrów nie znajdują jednak uznania w oczach sędziów. W obozie polskim panuje przygnębienie, mimo że chłopcy dali z siebie wszystko. Pierwsza dziesiątka wchodzi do finału. Niestety nie będzie w nim żadnego Polaka.

Finał jest w zasadzie wewnętrzną rozgrywką zawodników Związku Radzieckiego (czterech w finale), Węgrów (trzech w finale) i Czechosłowaków (dwóch w finale). Wśród nich jest jeden Amerykanin — Parsons. Zwycięsko z tego „pojedynku" jak wiadomo wyszli piloci węgierscy. Indywidualnie Toth wyprzedził Łojczikowa, a drużynowo Węgrzy właśnie w finale wyszli



Józef Toth — mistrz świata w akrobacji samolotowej.



Nad Budapesztem.

Foto: CAF (2)



Kpt. pil. Franciszek Żwirko (z lewej) i inż. Stanisław Wigura przy zwycięskim samolocie RWD-6.

30 LAT TEMU po zwycięstwie w Challenge'u sławni lotnicy polscy Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura, dnia 11 września 1932 roku zginęli w wypadku lotniczym pod Cierlickiem na Śląsku Cieszyńskim. Poniżej publikujemy wspomnienia Franciszka Żwirki z Challenge'u 1932.

ZWYCIĘSKI LOT

Kpt. pil. FRANCISZEK ŻWIRKO

SZCZĘŚCIE nie opuszczało nas jednak i na tym odcinku. Wywindowaliśmy się do wysokości 2 000 metrów tam złapawszy wiatr dogodny — prosto w ogon — pognaliśmy do Berlina. Wkrótce lądowaliśmy na lotnisku w Staaken, z którego wylecieliśmy przed tygodniem. Wielki rajd wokół niemal całej Europy został szczęśliwie zakończony.

Staliśmy teraz przed decydującą rozgrywką.

Ostatniego dnia zawodów miał się odbyć wyścig na 300-kilometrowej trasie, którą już przebyliśmy poprzednio przy próbie najmniejszego zużycia paliwa.

Po obliczeniu wyników rajdu przez komisję techniczną okazało się, że zajmujemy pierwsze miejsce, mając 456 punktów. Za nami na drugim miejscu gorszy o 6 punktów znajdował się Poss, na trzecim Hirth. Karpiński niestety stracił dużo na szybkości i zajął dalsze miejsce. Tak samo kpt. Bajan i kpt. Giedgowd, którym nie powiodło się w rajdzie.

Wszystko zależy teraz tylko od tego, czy Niemcy zdołają nas prześcignąć na tej 300-kilometrowej trasie, czy zdołają wyciągnąć taką szybkość, żeby wyrównać chociaż posiadane przez nas punkty. Wówczas oni wezmą nagrodę, im przypadnie w udziale zwycięstwo i puchar międzynarodowy. Mają przecież lepsze wyniki w próbie startu, a to decyduje o wygranej w razie równej ilości punktów. Jeśli nie, jeśli „RWD" okaże się w decydującej rozgrywce również niezawodna jak w dotychczasowych próbach, zwycięstwo zostanie przy nas.

Kto jednak wie, któż zdoła przewidzieć zupełnie pewnie, co kryje przed nami przyszłość?

Przyrzekliśmy walczyć do upadłego i nie dać wydrzeć sobie zwycięstwa. Z tym mocnym postanowieniem siedliśmy do maszyny.

Mamy startować pierwsi. Punktualnie o godzinie 3.15 starter daje sygnał. Gaz! Jesteśmy w powietrzu. Wigura naciska dwa sekundomierze, które trzyma w ręku.

Naprzód! Naprzód! Ze wszystkich sił naprzód.

Mijamy Tempelhof i gnamy do Frankfurtu. Za nami przecież lecą Niemcy, aby nam wydrzeć zwycięstwo, za nami gna Poss i Morzik i Hirth i Szwajcar Fretz, którzy na pewno nie żałują silników.

Oto już Frankfurt. Ster na prawą burtę... zakręt... woreczek z meldunkiem i już miasto zostaje za nami. Przed sobą mamy teraz Berlin.

— O Boże! Prędzej, prędzej... niecierpliwi się Wigura ze wzrokiem utkwionym w stopery.

Wreszcie morze dachów. To Berlin i lotnisko Tempelhof — meta wyścigu.

Nie przegania nas nikt. „RWD" przybywa pierwsza. Przelatuję nad komisją sędziowską i ląduję. Wyścig skończony!?

Nie!... Trwa jeszcze! Przecież Niemcy wylecieli po nas, więc mogą przybyć nieco później i mimo to mieć większą szybkość. Zdenerwowani wychodzimy z maszyny. Czuję jak ręce mi się trzęsą. Po takim wysiłku, po tylodniowym napięciu nerwów, musi przyjść odprężenie.

— Franiu wygrałeś bezapelacyjnie wygrałeś — mówi do mnie ściskając mi dłoń major Woytyga, szef naszej drużyny.

Nie chce mi się w to uwierzyć. — Nie, to niemal niemożliwe... Więc zdobyłem dla Polski puchar międzynarodowy! Więc „RWD-6" okazała się jednak najlepszą maszyną turystyczną w Europie!

Ależ tak! Major Woytyga ma rację!

Po trzech kwadransach kierownik zawodów von Hoeppner bez jednego drgnienia twarzy ogłasza zwycięstwo polskiej załogi i polskiego płatowca.

Orkiestra gra „Jeszcze Polska"... tu w Berlinie...

Na maszt wciągają biało-czerwony sztandar...

Więc to wszystko nie sen, nie mara, ale oczywista prawda.

Morzik i Poss, którzy zajęli dwa dalsze miejsca ściskali mi dłonie.

Nagle czuję na szyi drobne rączki dziecięce i ktoś całuje mnie w policzek. To mały synek Niemca Possa winszuje mi w ten sposób. W tej chwili przypomina mi się mój Henio i wzruszenie ściska mnie za gardło.

Wracamy do kraju.

Żegnajcie rycerscy współzawodnicy w konkursie!

Do widzenia!

Spotkamy się wszyscy za dwa lata w Warszawie, gdzie rozegramy następny podniebny bój o zaszczytny tytuł zwycięzcy. Niech nie zabraknie z nas nikogo.

W dwa dni po zakończeniu konkursu wystartowaliśmy w drogę powrotną do Polski. Leciałem znów tą samą trasą, którą przebywałem przed dziesięcioma dniami, gdyśmy wyruszali z Berlina, aby na przestrzeni siedmiu i pół tysiąca kilometrów rozegrać wielki wyścig o tytuł zwycięzcy i puchar międzynarodowy. Tylko teraz nie ścigało mnie już grono konkurentów, z którymi musiałem walczyć o każdy metr przestrzeni, o każdą sekundę, aby nie dać się zepchnąć z czołowego miejsca, jakie zajęliśmy w próbach technicznych.

Wówczas stała przed nami Wielka Niewiadoma, teraz lecieliśmy radośni, zadowoleni z dobrze spełnionego obowiązku.

Minęliśmy granicę, na krótko lądujemy w Poznaniu i ruszamy w dalszą drogę do stolicy.

Oto już Warszawa.

Na lotnisku Mokotowskim tłumy. Widzę z góry setki samochodów i wokół nich morze głów. Na nasz widok tłum zrywa kordony i zalewa środek lotniska. W jednej chwili zbita ciżba ludzka otacza samolot. Porywają mnie na ręce i niosą ponad głowami w stronę dworca lotniczego.

Niech żyje porucznik Żwirko! — słyszę wokół okrzyki.

Niech żyje polskie lotnictwo! — krzyknąłem jak mogłem najgłośniej, aby mnie usłyszeli najdalej stojący.

Jakże pragnę, aby ten mój okrzyk usłyszała i zrozumiała cała Polska jak długa i szeroka „od fal Bałtyku po Karpat szczyty".

Z wrześniowych dni

KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI

OBSERWATOR podchorąży Przybylski szturchnął mnie w ramię. Chce, abym wykonał krąg. Położyłem samolot w łagodny zakręt. Na stacji stał rozbity pociąg. Między wywróconymi wagonami kręciło się jakieś wojsko. Nasze czy niemieckie? Dalej biegła pusta szosa. Po bokach leżały rozbite wozy taborowe, jaszcze artyleryjskie, parę samochodów ciężarowych i nawet jeden czołg. Potem ukazała się zupełnie spalona wioska.

Obserwator wychylił się z kabiny i trzymając jedną rękę na obrotniku karabinu maszynowego przyglądał się wiosce. Na niedużym placyku przed kościołem stał oddział naszej kawalerii. Nawet lance były widoczne. Za wioską szosa ożywiła się. Środkiem ciągnęła kolumna taborów, potem piechota, parę konnych baterii i znów piechota. Mieli tu być Niemcy. Spotkaliśmy ich dopiero w Sochaczewie. Wyglądało, że Niemcy bronią Warszawy przed nacierającymi od zachodu Polakami. Śródmieście płonęło. Przybylski usiłował zorientować się gdzie kto jest. Poczęstowano nas paroma wiązkami smugowych pocisków. Diabli wiedzą swoi czy szkopy. Trzymając się w przyzwoitej odległości od szosy lecieliśmy w stronę Warszawy. Pomiędzy drzewami zarysowała się długa szarozielona kolumna, mogły to być samochody ciężarowe, zmotoryzowana piechota lub... Szzedłem na mniejszą wysokość i zbliżyłem się do szosy. Tak, to była kolumna broni pancernej!

Zawróciliśmy w stronę szosy. Musieliśmy odszukać ogon pancernej kolumny. Wkrótce przeskoczyliśmy szosę otrzymując parę długich serii z cekaemu. Wziąłem kurs na południe. Przed nami wiła się Bzura. Stąd miało wyjść potężne uderzenie armii poznańskiej i pomorskiej.

Przelecieliśmy nad chłopem kończącym podorywkę i koła dotknęły rżyska. Niezgrabnie kołujemy w stronę lasu. Wyłączam iskrowniki. Śmigło wykonuje jeszcze parę obrotów i nieruchomieje. Czuję zapach rozgrzanej oliwy.

Przybylski, tak jak wyszedł z kabiny w kombinezonie z taśmami spadochronowymi, pojechał z dowódcą eskadry do dowództwa armii. Meldunek jest niesłychanie ważny. Za parę godzin Niemcy mogą nas rozjechać czołgami wzdłuż i wszerz. Jak w Borach Tucholskich. Major Miler, nasz najstarszy oficer na lotnisku, wydaje zarządzenia do obrony. Dysponujemy do tego celu paroma karabinami maszynowymi i skrzynką ręcznych granatów. Zapalam papierosa i na skos przez rżysko idę w stronę kwater.

Mijają godziny nerwowego napięcia. Ewakuować się nie ma już gdzie, musimy tkwić na miejscu. Dlaczego nie wracają z dowództwa armii? Łączności naturalnie z nikim nie posiadamy i nie wiemy co się dzieje poza naszym laskiem i kwaterami. Po południu major nie wytrzymuje nerwowo i wysyła jednego z oficerów do dowództwa. Samochód wyjeżdża na szosę. Z południowego zachodu dolatuje gwałtowna strzelanina. Jak gdyby zbliżała się! Słychać długie serie z cekaemu i suche trzaski działek pancernych — niedobrze. Nad wsią wykwita czarny pióropusz dymu, później dobiega huk wybuchu, jeden, drugi, trzeci. Teraz słychać pojedyncze strzały. Mija parę minut, spomiędzy zabudowań wyjeżdża czarny Chevrolet, to chyba nasz. Pędzi szosą, dojeżdża do skrzyżowania i skręca w stronę lasu. Biegniemy.

— Tam już są Niemcy — woła porucznik wyskakując z samochodu. — Czołgi nadjechały od Łowicza. Na skraju folwarku stoi bateria. Broni się po bohatersku, ale długo nie wytrzyma. Wieś jest pełna taborów ogarnięta paniką.

— A naszego łazika nie było tam?

— Znalazłem jego resztki koło kościoła. Ludzie z taborów twierdzą, że wyrżnął w niego pocisk artyleryjski i wszyscy zginęli. Nie mogłem tego sprawdzić. O, popatrzcie co się dzieje!

Strzelanina jak gdyby nieco ucichła. To pewnie zamilkła na zawsze bateria, za to ze wsi wypadł tabun koni i wozów. Galopem, oszalałe ze strachu pędzą szosą w stronę skrzyżowania. Na karkach siedzi im parę wozów pancernych. Pościg jest krótki. Czołgi likwidują tabory i zawracają. Kręcą się po skraju wsi i znów wyjeżdżają. Jest ich teraz znacznie więcej. Chyba ze czterdzieści. Powietrze przenika niski przejmujący świst. Zadzieramy głowy do góry. Na las nurkują „Stukasy". Jest ich siedem. Pewnie dziś szkopy wykryli nasze lotnisko i postanowili zlikwidować resztki polskiego lotnictwa nad Bzurą! Pierwszy „Stukas" zwalnia już bomby, drugi nurkuje za nim, a trzeci przewraca maszynę przez skrzydło i jak kamień wali się w dół. Rozlega się głucha, potworna detonacja! Nad lasem kłębią się dymy, w górą lecą kawałki drzew. Sądzimy, że po pierwszym ataku pójdą do drugiego na las, ale oto jedna z maszyn upodobała sobie naszą grupkę obserwującą defiladę czołgów. Nurkuje prosto na nas. Padamy plackiem na ziemię pod samotną gruszą. Przejmujący świst wzmaga się z sekundy na sekundę. W ustach robi się sucho! Obracam głowę i przez ramię obserwuję Niemca. Bomba powoli oddziela się od kadłuba i leci mi na głowę! Widzę już siebie w postaci rąbanki. Zamykam oczy wgryzając się w ziemię. Byle prędzej! Głuche uderzenie, wstrząs ziemi omal że podrzuca mnie w górę i... cisza! Niewypał!!! Kazio podnosi głowę, twarz ma szarą, ja wyglądam pewnie tak samo.

Wstajemy i biegniemy w stronę lasu. Ostatni samolot po ataku ciągnie w górę! Silnik wyje na maksymalnych obrotach. Pilot robi przewrót, idzie w dół, karabinami ostrzeliwuje wieś. A tam nie ma przecież ani jednego żołnierza! Sieczą po chałupach stodołach i bezbronnych uciekinierach! Po dzieciach! Za nim idzie do ataku drugi „rycerz".

— Uwaga! Czołgi — słychać wołanie.

— Do jasnej Anielci, zupełnie o nich zapomnieliśmy. Kolumna poszła prosto, ale parę ostatnich wozów skręciło na skrzyżowaniu i teraz kieruje się w naszym kierunku. Wpadamy do lasku i biegniemy na wschodni jego skraj. Potykam się na wyrwanych drzewach, rzesztkach sprzętu, wpadam do leju.

Pod drzewem leżą rozszarpane resztki naszego szefa. W miejscu kuchni polowej wyrwa po bombie. Nieco dalej „Karaś" bez skrzydła. Na skraju lasu wrak „Jedenastki". Dobra robota nie ma co mówić! „Ery" cudem ocalały. Major zajmuje miejsce w „Jedenastce". Nie zapinając pasów zapuszcza silnik, startuje, za nim druga maszyna. Silniki prychają, dławią się. „Jedenastka" majora odrywa się, druga kapotuje w rowie. Kazio startuje na „Erze". Wyciągamy mój samolot. Nerwowymi ruchami usiłuję dać sobie radę z rozrusznikiem. Nic z tego!

— Czołgi?! Czołgi! — wołają mechanicy.

Tak to prawda. Już są na północnym skraju lasu. Częstują nas seriami z cekaemów. Padam na ziemię. Coś mi cieknie na plecy. Podnoszę głowę do góry. Benzyna! Przestrzelili zbiornik. Na tym samolocie już nie wystartuję. Kładę się w rowie biegnącym skrajem lasu. Spoglądam markotnie na mój samolot.

— Panie poruczniku — proszę — któryś z podoficerów wtyka mi w ręce parę zaczepnych granatów.

Tymczasem czołgi wolno jadą wzdłuż lasu ostrzeliwując z działek i cekaemów. Liczymy, że do środka nie wjadą. Będą się bali! Istotnie Niemcy skręcają w stronę wioski. Zapalają kilka budynków i znikają na trakcie. Jeszcze chwilę czekamy i oglądamy pobojowisko. Jest paru zabitych i rannych. Z kuchni polowej ani śladu. Kucharz ma urwane nogi. Zanosimy go do naszej chałupy i układamy na słomie. Lekarz poznańskich myśliwców usiłuje zatamować krew.

— Panie poruczniku — szepcze żołnierz — ciężko umierać. Ani razu z bliska nie zobaczyłem tych drani, ani jednemu nie rozwaliłem mordy.

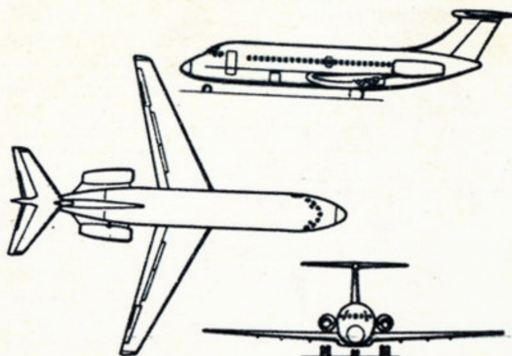
— Nie opowiadaj głupstw, będziesz żył!

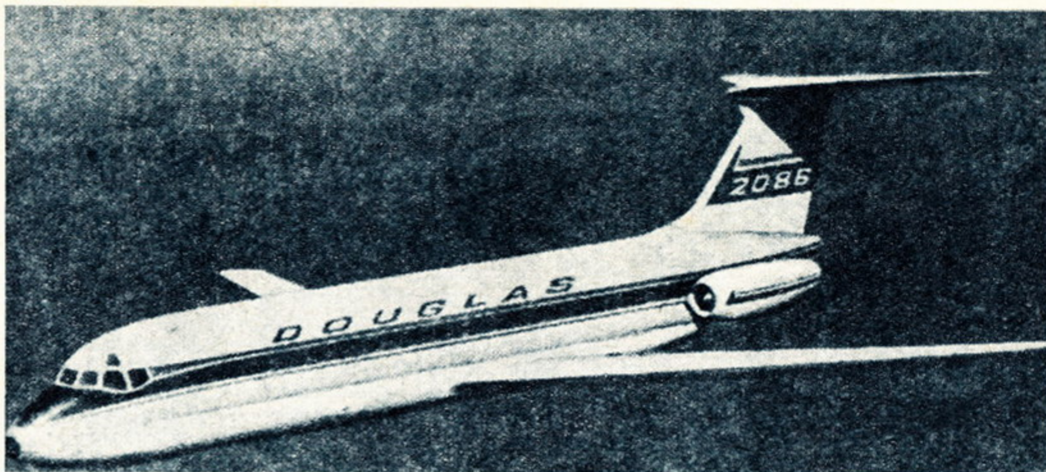
Ale nasz kucharz wie, że nie będzie żył i uśmiecha się blado. Umrze wieczorem i zostanie pochowany we wspólnej mogile na skraju lasu.

Odgłosy walki przenoszą się bardziej na zachód. Potem milkną. Pozostają pożary i dymy. Wysyłamy patrol do wsi. Są tam motocykliści. Jesteśmy więc odcięci od dowództwa armii, jeżeli w ogóle ono jeszcze istnieje. Wyciągamy mapy, których parę na szczęście ocalało z pogromu i odbywamy studium terenu. Jednogłośnie dochodzimy do wniosku, iż nie pozostało nic innego jak przez Puszczę Kampinowską starać się dostać do Warszawy. Wyrzucamy cały zbędny sprzęt i ruszamy w drogę. Na miejscu pozostaje mogiła z poległymi i ranni pod opieką sanitariusza.



SAMOLOT KOMUNIKACYJNY DOUGLAS — 2086 ● USA





ZNANE zakłady lotnicze Douglas podały do publicznej wiadomości dane swego nowegc projektu oznaczonego 2086. Oficjalne oznaczenie ma brzmieć Douglas DC-9. Chodzi tu o dwusilnikowy samolot komunikacyjny na krótkie i średnie trasy, nie przekraczające 1 500 km, przystosowany do drugorzędnych lotnisk o bieżniach poniżej 1 600 m. Samolot przypomina w pewnym stopniu francuską „Caravelle" jest jednak mniejszy i lżejszy. W konstrukcji zwrócono uwagę na łatwe i szybkie załadowanie i rozładowanie samolotu skracające czas przebywania samolotu na lotnisku.

Douglas 2086 zbudowany jest w układzie wolnonośnego dolnopłata konstrukcji metalowej. Płat o skosie 24° i wyraźnej zbieżności odznacza się przemyślaną aerodynamiką. Tradycyjnym już u Douglasa zwyczajem profil przykadłubowej części skrzydła jest odwrócony (zwrócony większą krzywizną w dół) dla poprawienia stateczności. Poza tym skrzydła są silnie zmechanizowane: 67% rozpiętości zajmują dwuszczelinowe klapy wyporowe. Kadłub o dużym przekroju mieści w wersji I klasy 56, a w wersji turystycznej 74 pasażerów. Wejście z przodu kadłuba z drzwiami zmieniającymi się po otwarciu w schody do wsiadania. Pod podłogą obszerne komory bagażowo-ładunkowe. Podwozie trójzespołowe, z podwójnymi kołami, wciągane całkowicie w kadłub. Dwa silniki turboodrzutowe JTF-10-A6 o łącznym ciągu 9 500 kG zbudowane są w osobnych gondolach z boków tylnej części kadłuba. Silniki zaopatrzone są w 45% odwracacze ciągu, używane do skracania dobiegu. (JS)

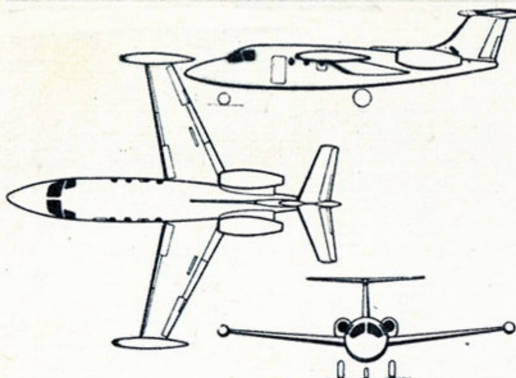
DANE TECHNICZNE

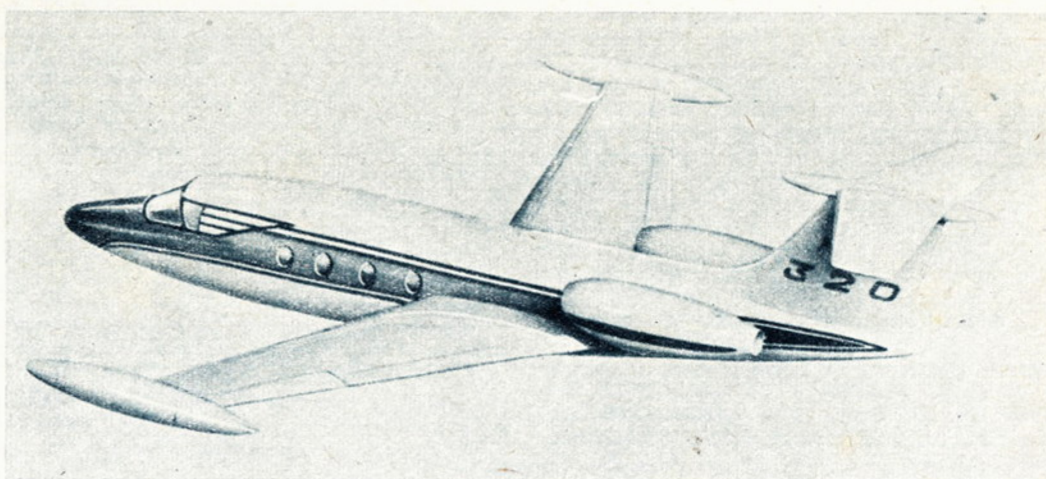
Wymiary: Rozpiętość — 26,60 m, długość — 29,40 m, wysokość — 8 15 m, pow. nośna — 86,2 m², wydłużenie — 8,2.

Ciężary: Ciężar własny — 19,150 kG ładunek handlowy — 8 130 kG, paliwo — 10 000 kG, ciężar całkowity startowy — 31 300 kG, ciężar do lądowania (max) — 29 850 kG, obciążenie pow. 363 kG/m², obciążenie ciągu — 3,3 kG/kG.

Osiągi: Prędkość przelotowa — 855 km/h, prędkość lądowania — 208 km/h, prędkość wznoszenia (0 m) — 14,7 m/sek, zasięg (56 pasażerów) — 1 500 km zasięg (64 pasażerów) — 850 km, długość bieżni startowej — 1 530 m, długość bieżni lądowania — 1 620 m.

SAMOLOT DYSPOZYCYJNY HFB-320 ● NRF





OSTATNIO nastąpiła dosłownie moda na odrzutowe samoloty dyspozyjcyjne i to niemal z reguły w układzie „mikrocaravelle", tzn. z silnikami z boków kadłuba. Wytwórnia Hamburger Flugzeugbau też postanowiła przystąpić do budowy samolotu dyspozycyjno-komunikacyjnego o oznaczeniu HFB-320. W chwili obecnej modele przyszłego samolotu bada się w tunelach aerodynamicznych. Oblotu pierwszego prototypu należy się spodziewać w drugiej połowie 1963 r.

HFB-320 będzie dwusilnikowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji metalowej. Płat o obrysie trapezowym posiada 15° skos do przodu co nadaje samolotowi niezwykły wygląd. Płat jest bogato zmechanizowany, posiada dwuszczelinowe klapy tylne oraz klapy przednie, a także spoilery. Kadłub mieści przed płatem ciśnieniową kabinę dla dwóch pilotów i 4—12 pasażerów (zależnie od wersji).

Podwozie trójkołowe (z kołem przednim) wciągane w locie do kadłuba. Napęd zapewnią dwa silniki turboodrzutowe zabudowane w osobnych gondolach z boków kadłuba. Będą to prawdopodobnie silniki produkcji amerykańskiej. Pratt-Whitney JT-12-A-6 o ciągu 1 360 kG każdy. Rozważane są jednak możliwości zabudowy także innych silników, np. General Electric CJ-610-1 (2 x 1 290 kG), Bristol-Siddeley „Viper-20" (2 x 1 320 kG) i Lycoming PLF-1A-1 (2 x 2 110 kG). Paliwo mieści się w kadłubie oraz w dodatkowych zbiornikach na końcach skrzydeł. (JS)

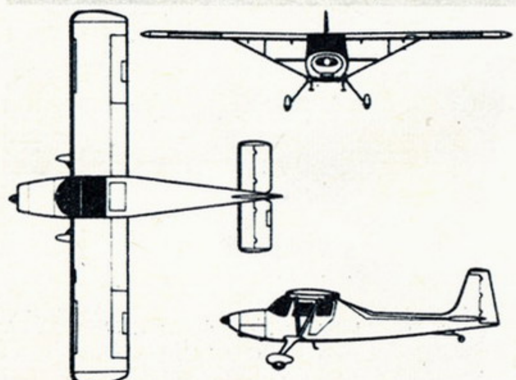
DANE TECHNICZNE

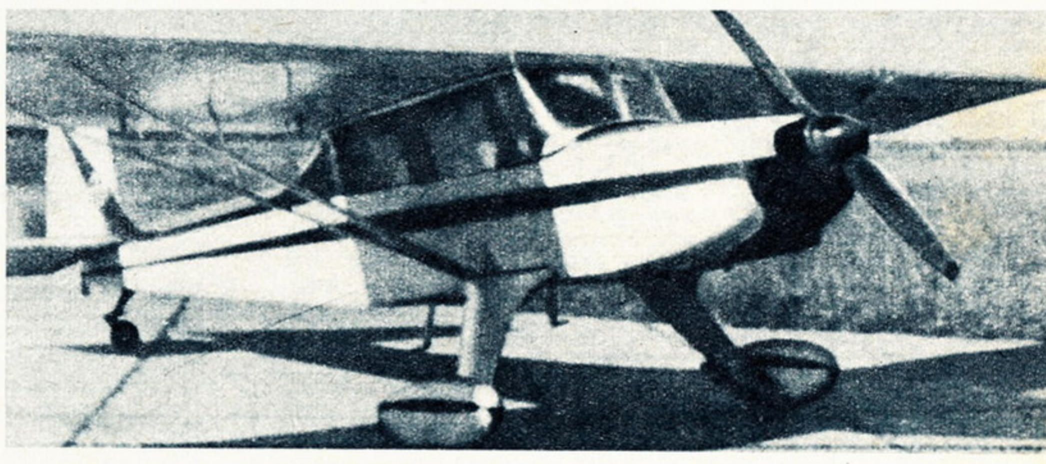
Wymiary: Rozpiętość — 13,07 m długość — 15,50 m, wysokość — 4,15 m pow. nośna — 30,0 m², wydłużenie — 6,5, wymiary kabiny — 4,48 x 1,9, x 1,75 m.

Ciężary: Ciężar własny — 3 950 kG paliwo (max) — 2 970 kG, ciężar użyteczny (max) — 1 200 kG, ciężar całkowity (startowy) — 7 500 kG, ciężar max. — 8 000 kG, obciążenie pow. — 250 kG/m².

Osiągi: Prędkość przelot. — 795—830 km/h, zasięg: 4 pasażerów — 2 360 km, 7 pasażerów — 1 730 km, 12 pasażerów — 1 210 km, rozbieg — 640 m, start na przeszkodę 10,5 m — 780 m, dobieg — 250—310 m.

SAMOLOT WIELOZADANIOWY AVI-205 ● ARGENTYNA





ZAKŁADY lotnicze AVI w Moreno (prowincja Buenos Aires) opracowała ciekawy projekt samolotu przeznaczonego do turystyki, holowania szybowców, a także prac rolniczych. Budowę prototypu rozpoczęto 15.X.1958 r. a ukończono — 1.IX.1960 r. Próby w locie potwierdziły przewidywane zalety samolotu, a jednocześnie wysunęły propozycje kilku udoskonaleń. Tak np. moc silnika ma być podwyższona, amortyzacja podwozia zmieniona, również kabina ma być wygodniejsza niż obecnie. AVI jest klasycznym 4-miejscowym, jednosilnikowym, zastrzałowym górnopłatem konstrukcji metalowej.

Płat dwudzielny o obrysie prostokątnym i stałym profilu NACA-4412 na całej rozpiętości. Klapy szczelinowe o niewielkim wychyleniu. W rejonie lotek na krawędzie natarcia zastosowano stałe szczeliny (sloty) dla uniknięcia oderwania. Lotki zaopatrzono w klapki wyważające. Zastrzały mają kształt litery „V". Kadłub mieści pod płatem kabinę dla 4 członków załogi. W wersji rolniczej zbiornik o pojemności 450—480 l i jest przymocowany pod kadłubem. Konstrukcja kadłuba — kratownica z rur stalowych, spawanych, oprofilowana lekkimi kształtownikami z duralu i opłótniona.

Podwozie stałe, klasyczne. Koła główne osadzone na smukłych wolnonośnych goleniach i oprofilowane owiewkami. Kółko ogonowe, na resorze stalowym, sterowane. Silnik płaski Continental E-185-9 o mocy 205 KM. Śmigło stałe (w dalszych wersjach: silnik Continental E-225-8 o mocy 225 KM i śmigło przestawialne), metalowe. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,41 m, długość — 8,0 m wysokość — 2,2 m, pow. nośna — 20 m².

Ciężary: Ciężar własny — 650 kG, ciężar całkowity — 1 200 kG, obciążenie pow. — 60 kG/m².

Osiągi: Prędkość max. — 245 km/h, prędkość przelotowa — 210 km/h prędkość min. — 70 km/h, zasięg — 1 000 km; osiągi z jednym szybowcem na holu: długość startu — 300 m, czas wznoszenia na 600 m — 3 min,38 sek; osiągi z dwoma szybowcami na holu: długość startu — 330 m, czas wznoszenia na 600 m — 5 min, 20 sek.



ZOSTAŃ LOTNIKIEM

Broszurę „Zostań lotnikiem" wysyłamy bezpłatnie na życzenie wszystkim młodym chłopcom — przeważnie uczniom szkół średnich — którzy są w okresie wybierania przyszłego zawodu. Być może zapoznanie się z nią zadecyduje o tym, że wielu z nich wybierze piękny, zaszczytny i intratny zawód lotnika.

Z broszury pod tym tytułem można dowiedzieć się jak zostać skoczkiem spadochronowym, pilotem szybowcowym, pilotem samolotowym, czego wymaga się od kandydatów do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, jakie są perspektywy i warunki (m. in. materialne) pracy w lotnictwie zawodowym.

Także o tym, że jest jeszcze wiele możliwości pracy w innych niż pilot zawodach lotniczych.

Interesująca, z licznymi ilustracjami broszura zawiera także pełny wykaz adresów wszystkich areoklubów w Polsce.

Tym razem broszurę „Zostań lotnikiem" otrzymują: Ryszard Tomaszewski — Frączków, woj. opolskie, Zbigniew Kwolik — Unieżowice, woj. wrocławskie, Zygmunt Chrobak — Bytom, Stanisław Desza — Piława Górna, woj. wrocławskie, Mieczysław Rubacha — Strzegom, woj. kieleckie, Andrzej Ziółkowski — Kluczkowice, woj. lubelskie, Kazimierz Żywina — Racibórz, woj. opolskie, Ryszard Kamiński — Łódź, Ryszard Ruszczak — Radyczyny, woj. poznańskie, Edward Grygiel — Solec Kujawski, woj. bydgoskie, Mateusz Frączak — Ząbkowice Będzińskie, woj. katowickie, Ryszard Chrzanowski — Sielc Nowy, woj. warszawskie, Jan Ogiński — Morąg, woj. poznańskie, Jan Taborek — Włoszczowa, woj. poznańskie, Stanisław Majewski — Stara Huba, woj. lubelskie, Jan Koszalka — Zalerzówek, woj. lubelskie, Stanisław Busz — Lądek Zdrój, woj. wrocławskie, Wiesław Woźniak — Lipowa, woj. kieleckie, Eligiusz Wojnarowski — Gdynia, Edward Wrześniak — Borki Małe, woj. opolskie, Adam Sadecki — Szczecin, Zygmunt Cynar — Głogów Małopolski, woj. rzeszowskie, Wiesław Górka — Warszawa, Bogusław Knysz — Runowo, woj. szczecińskie, Stanisław Bijak — Jaśkowice, woj. opolskie, Marek Zabojszcz — Legnica, woj. wrocławskie, Edward Miazga — Widełka, woj. rzeszowskie, Janusz Fordoński — Grubno, Chełmno, woj. bydgoskie, Augustyn Kowalski — Nietulisko Wielkie, woj. kieleckie, Bogdan Leszek — Węgorzewo, woj. olsztyńskie, Józef Wojtalik — Skonieszynek, woj. lubelskie, Władysław Manel — Skawina, woj. krakowskie, Leon Knauer — Kaczyce Dolne, woj. katowickie, Zygmunt Wylęgała — Kruszewo, woj. poznańskie, Edward Denik — Rudnik n. Sanem, woj. rzeszowskie, Krzysztof Kraszewski — Iłowa Żagańska, woj. zielonogórskie, Roman Horała — Wrocław, Hieronim Żabierek — Długa Wieś, woj. poznańskie, Kazimierz Szalawicki — Świecie, woj. bydgoskie, Józef Węgielek — Piszczac, woj. lubelskie, Mieczysław Kubiś — Skowieszynek, woj. lubelskie, Józef Wojtalik — Skowieszynek, woj. lubelskie, Ryszard Orłowski — Wrzące, woj. koszalińskie, Henryk Gremlik — Ruda Śl., woj. katowickie, Leon Siwek — Jaworzno, woj. krakowskie, Jan Miechna — Przeworsk, woj. krakowskie, Jan Miechna — Przeworsk, woj. rzeszowskie, Jerzy Mazur — Józefin, woj. lubelskie, Wiesław Cagiarek — Bojanowo, woj. poznańskie, Jerzy Wójcik — Łowicz, woj. łódzkie, Krzysztof Karczewski — Suwałki, woj. białostockie, Anna Robak — Zabrze, woj. katowickie, Kazimierz Szabelski — Lublin, Jerzy Baczmaga — Bujny Księże, woj. łódzkie, Jan Gębski — Gosoń, woj. kieleckie, Zdzisław Mucha, Jędrzejów, woj. kieleckie, Ludwik Piela — Bielsko-Biała, woj. katowickie, Tomasz Pagaczewski — Kraków, Marian Wierzenoś — Sokołówek, woj. warszawskie, Danuta Żurniewicz — Wolsztyn, woj. poznańskie, Stanisław Górecki — Świba, woj. poznańskie, Jerzy Mańka — Mikołów, woj. katowickie.

ROZWIĄZANIA I NAGRODY

Rozwiązanie
Krzyżówki lotniczej z nr 15—16 „SP" (15—22.IV.1962 r.)

Wyrazy

POZIOMO: 2 — Łoś, 5 — balonet, 8 — Bajan, 10 — start, 12 — rolka, 14 — Kobuz 15 — skala, 16 — belka, 18 — Kania, 19 — Irvin, 21 — komenda, 22 — Bem.

PIONOWO: 1 — motor, 3 — radar, 4 — delta, 6. — Karubin, 7 — Vickers, 9 — nosek, 10 — skoki, 11 — LOT, 13 — KLM, 16 — balon, 17 — Arado, 20 — Helen.

Nagrody książkowe wylosowali: **Marek Grabowiecki ze Szczecina, Anna Sobczakówna z Wrocławia i Jerzy Szczawiński z Warszawy.**

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ z nr 21 „SP" (27.V.1962 r.)

Wyrazy:

POZIOMO: 2 — autorotacja, 8 — modelarz, 9 — karawan, 10 — port, 11 — Bernoulli, 12 — lina, 16 — orczyk, 17 — zawrót, 18 — szelki, 19 — Gloster, 22 — statek, 23 — wolant, 27 — Ikar, 28 — powietrze, 29 — Bies, 32 — pilocik, 33 — zakręty, 34 — Montgolfier.

PIONOWO: 1 — Voodoo, 2 — Ader, 3 — trapez, 4 — Czapla, 5 — atak, 6 — rozruch, 7 — bateria, 10 — Płonczyński, 13 — altostratus, 14 — myśliwiec, 15 — nawigator, 20 — karabin, 21 — rakieta, 24 — Bocian, 25 — reaktor, 26 — szpaki, 30 — mist, 31 — rura.

Nagrody książkowe wylosowali: **Jarosław Karolak z Raciborza woj. opolskie, Stefan Piątkowski z Kraśnika Lubelskiego, woj. lubelskie i Stanisław Wasilewski z Bydgoszczy.**

ROZWIĄZANIE LITERÓWKI LOTNICZEJ Z nr 24 „SP" (17.VI.1962 r.)

ZNACZENIE WYRAZÓW: 1 — pętla, 2 — rada, 3 — zawór, 4 — ekran, 5 — zefir, 6 — lotka, 7 — pilot, 8 — wręga, 9 — delta, 10 — cpona, 11 — linki, 12 — obrys, 13 — Titan, 14 — nalot, 15 — iskra, 16 — Comet, 17 — tunel, 18 — wieża, 19 — Atlas.

ROZWIĄZANIE: Przez LPW do lotnictwa.

Nagrody książkowe wylosowali: **Zbigniew Czajkowski z Zawiercia, woj. katowickie, Ludomir Kwasek z Katowic i Czesław Celeda z Kielc.**

ROZWIĄZANIA ELIMINANTKI LOTNICZEJ Z nr 31 „SP" (5.VIII.1962 r.)

ROZWIĄZANIE: Lotnictwo to sport odważnych.

WYRAZY POMOCNICZE: 1 — ster, 2 — Otto, 3 — zlot, 4 — Ikar, 5 — płat, 6 — „Gil", 7 — lotka, 8 — smrek, 9 — keson.

Nagrody książkowe wylosowali: **Tadeusz Kalicki — Otwock, Sanatorium Wojskowe, Oddz. II, woj. warszawskie, Andrzej Dzionek — Radomsko, ul. 1 Maja 8/12 m. 16, woj. kieleckie, Ryszard Kuźmiński — Warszawa 24, ul. Trocka 29 m. 6.**

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Zygmunt Kubica — Janków Przyg. woj. poznańskie. Maksymalna doskonałość (stosunek przeleciałej odległości do wysokości początkowej) polskiego wyczynowego szybowca „Foka" wynosi 34.

Eugeniusz Biłyk — Rzeszów. Dziękujemy za przysłany lotniczy wycinek z „Dziennika Bałtyckiego" (nr 175 z dnia 25. VII. 1962 r.).

Stanisław Grala — Łódź, Sławomir Odolak — Warszawa. Praktycznego, podstawowego szkolenia na szybowcach dla studentów nie prowadzi się.

Andrzej Bielatyński — Nagoszyn, woj. rzeszowskie. W związku z Waszymi zaburzeniami należy się zwrócić do najbliższego lekarza — psychiatry lub przychodni psychiatrycznej. Bez fałszywego wstydu przedstawić swoje dolegliwości. Na pewno zostanie zastosowane, jeśli będzie potrzeba odpowiednie leczenie. Być może okaże się, że rzeczywiście Wasze odpadnięcie na badaniach lotniczo-lekarskich było spowodowane tylko silnym podnieceniem i zdenerwowaniem. I w takim wypadku wizyta u lekarza-psychiatry nie będzie zbyteczna. Poradzi Wam bowiem jak się zachować i co robić by podobny wypadek jak na pierwszych badaniach nie powtórzył się na badaniach następnych.

Wacław Dubiel — Bielsko-Biała, woj. katowickie, Stefan Stańczyk — Wadowice, woj. krakowskie, Alojzy Walentynowicz — Śródborowek Wielki, woj. zielonogórskie, Stanisław Jankowski — Legnica, woj. wrocławskie. Nie wysyłam znaczków pocztowych. Często jednak można spotkać w „Skrzydlatej Polsce" stały kącik filatelistyczny pt. „Zbieramy znaczki lotnicze".



Tadeusz Przypkowski

PO DRODZE W KOSMOS Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa 1961, nakład 10.000, str. 240, cena 28 zł.

Nauka o lotach we wszechświecie — astronautyka — zawiera w sobie wielką ilość poszczególnych gałęzi wiedzy. Między innymi kosmonauta musi znać zasady astronomii, najstarszej z nauk. Jak pisze autor książki „Po drodze w Kosmos": „Odkrycie budowy atomu, odkrycia tak dziwnego powinowactwa postaci form makrokosmosu i mikrokosmosu nie tylko związały ściśle ze sobą fizykę, lecz także bardzo zbliżyły do niej i astronomię, a już ściśle związały z nimi wspomniany uprzednio nowy dział astronomii — astrofizykę. Z jednej strony astronomowie korzystają w swych pracach ze zdobyczy naukowych fizykochemików, z drugiej — ci ostatni mogą znaleźć pewne wyjaśnienia dla swych zagadnień w badaniach astrofizyków".

Praca T. Przypkowskiego kładzie główny nacisk na stronę historyczną astronomii i poznawania świata w różnych epokach. Wiadomości ściśle techniczne na temat wyzwalania siły ukrytej w materii i przyrządów do pokonywania przestrzeni są tu potraktowane w bardzo dużym skrócie. Kto więc interesuje się pierwszymi próbami poznawania wszechświata i różnymi systemami, które w ciągu wieków doprowadziły do nowoczesnej astronomii, ten na pewno dużo skorzysta z książki. „Po drodze w Kosmos" napisana jest żywo, pełno w niej interesujących szczegółów na temat życia znanych (Heweliusz, Kopernik, Skłodowska-Curie) jak i mniej znanych uczonych (np. twórca rakiet z przełomu XVI i XVII wieku — Sebisz).

Książkę zdobi wiele starannie dobranych reprodukcji od rycin z XIII w. aż do fotografii rakiet międzyplanetarnych. Okładkę i kartę tytułową projektował Jerzy Kępkiewicz. Niestety trudno je pochwalić. Są mało pomysłowe i brzydkie tak kolorystycznie jak i rysunkowo (okładka). Trzeba tu podkreślić, że od dłuższego już czasu nasze książki o treści lotniczej i astronautycznej mają słabą oprawę graficzną i fatalne okładki. Fakt ten tym bardziej musi dziwić, bo przecież nasza grafika zajmuje czołowe miejsce na świecie, a wystawy polskich okładek za granicą doczekały się bardzo pochlebnej recenzji.

J. Kownacki



ZDAJEMY NA LICENCJĘ

Zgodnie z zapowiedzią kontynuujemy okresowe ogłaszanie terminów w których egzaminować będzie Lotnicza Komisja Egzaminacyjna. Po lipcu i sierpniu przyszła kolej na wrzesień i październik br. I tak egzaminy na licencję dla pilotów samolotowych turystycznych, pilotów samolotowych II klasy, pilotów szybowcowych oraz skoczków spadochronowych odbędą się w dniach 11—14 września br. w Gliwicach dla kandydatów z Gliwic i Opola; 15—18 września br. w Katowicach dla Katowic, Częstochowy i Bielska; 19—20 września br. w Krakowie dla Krakowa, Kielc i Nowego Targu; 2—5 października br. w Łodzi dla kandydatów z Łodzi; 2—9 października br. w Rzeszowie dla Rzeszowa, Mielca i Stalowej Woli; 13—16 października br. w CWL Krosno dla Krosna i Nowego Sącza; 22—25 października br. w Warszawie dla kandydatów z Warszawy, Białegostoku i Płocka.

Egzaminy na licencję instruktora samolotowego, szybowcowego i spadochronowego dla kandydatów z APRL-u odbędą się w CWL Krosno w dniach 11—12 października br.

Wszyscy zainteresowani egzaminami na licencję pilota doświadczalnego (samolotowego, szybowcowego, śmigłowcowego) mogą je złożyć przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną w Warszawie, w dniach 22—24 października br.

I wreszcie kandydaci z LPW zdają na licencję pilota samolotowego w Przasnyszu, Radzyniu i Tomaszowie w dniach od 29 października do 7 listopada 1962 roku.



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 30.VIII. 1962 R. Zam. 6245/C H-33

SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETA PO ŚWIECIE

Zdjęcia: AGENCJA PRASOWA NOWOSTI (APN)

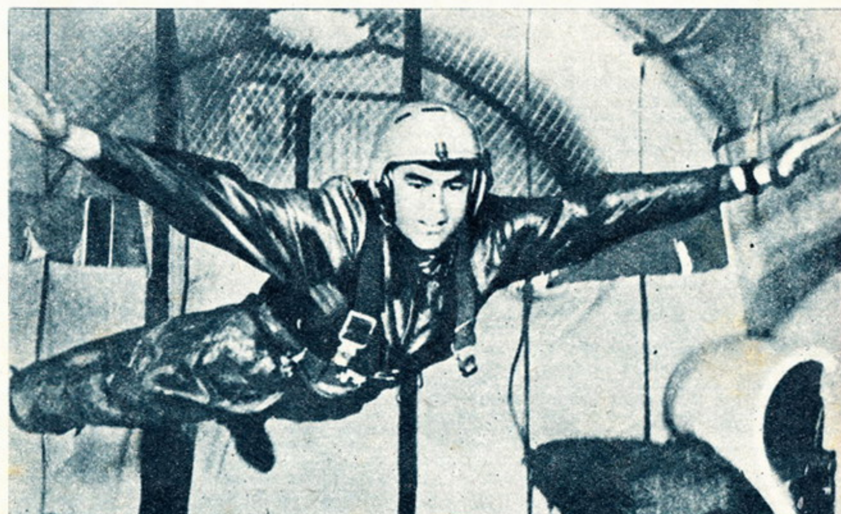
Z WIZYTĄ U KOSMONAUTÓW

Z lewej: Jeśli się chce, to wszędzie można znaleźć warunki do treningu...

Z prawej: Trening jeszcze na Ziemi, ale już w warunkach nieważkości.

Poniżej: Najsurowsi byli lekarze (od lewej). Nie łatwo utrzymać równowagę. Popowicz wypełnia „kartę zdrowia kosmonauty".













Z lewej: Tak wyglądał Paweł Popowicz, gdy był „tylko" pilotem (i to świetnym!).

Poniżej: Po treningach czas wreszcie odpocząć. Razem na Ziemi, razem w Kosmosie — a więc Andrian Nikołajew, Paweł Popowicz i jego żona (też znakomita lotniczka) — Maryna.



Poniżej: Wreszcie nadeszła chwila trudnej próby. Andrian Nikołajew w kabinie statku kosmicznego „Wostok-3". Nie zawiódł Nikołajew. Nie zawiódł Popowicz. Nie zawiedli konstruktorzy „Wostoków". Nie zawiódł żaden z licznych współtwórców tego pięknego sukcesu.

